

CLII.

SEDUTA POMERIDIANA DI SABATO 11 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE FUSCHINI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161)	5243
PRESIDENTE	5256
DUCCI	5243
SERBANDINI	5248
FIorentINO	5256
CORBINO	5261
CONSIGLIO	5268
Annunzio di proposte di legge di iniziativa parlamentare:	
PRESIDENTE	5248, 5272
Approvazione di disegni di legge da parte di Commissione in sede legislativa:	
PRESIDENTE	5248
Per la discussione di una mozione e di una interpellanza:	
NOVELLA	5272
PRESIDENTE	5272
LONGHENA	5272
Interrogazioni e interpellanza (<i>Annunzio</i>):	
PRESIDENTE	5272, 5274

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 Ducci. Ne ha facoltà.

DUCCI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, al punto in cui è giunta la discussione credo che le posizioni siano ormai chiaramente delineate: vi sono alcuni che sono completamente favorevoli; altri nutrono dubbi, che devono essere eliminati prima di dichiararsi favorevoli, dubbi che sono relativi al contenuto del disegno di legge.

La realtà purtroppo è una. Una delle conseguenze più gravi della guerra che il popolo italiano non sentì e non volle e dovette combattere suo malgrado, fu la distruzione pressoché completa della sua marina mercantile.

Che cosa abbia significato e significhi tuttora ciò, disgraziatamente, non è compreso dalla maggior parte della Nazione e, oserei quasi dire, dalla maggioranza della Camera. Per quello poi che riguarda i problemi del mare vi è un'accentuazione nel disinteresse ancor più dolorosa, in quanto si tratta di problemi strettamente connessi con tutta la vita della Nazione.

Noi abbiamo ritenuto che, in sostanza, questa legge (e noi della minoranza l'abbiamo

La seduta comincia alle 16,30.

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

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

in linea generale approvata, pur non ritenendola perfetta, perchè non vi può essere nulla di perfetto, e proporremo infatti degli emendamenti), sia quanto di meglio, nell'attuale momento, nella situazione di fatto, nelle condizioni della nostra marina mercantile, nelle condizioni dei nostri cantieri, nella aspettativa delle classi operaie cantieristiche, si potesse fare.

La lotta si è scatenata subito, immediatamente, ed è apparsa, anche dagli interventi che si sono avuti, più o meno larvata, più o meno pressante, più o meno immediata, ma tuttavia sempre tangibile: ed essa consiste nel dissidio fra gli armatori così detti liberi e la marina sovvenzionata.

Io non ho nessun preconcetto verso gli armatori liberi, industriali i quali hanno esplicito ed esplicano una attività che è tornata a vantaggio della Nazione, ma che è tornata anche a loro vantaggio, quel vantaggio che, anzi, forse troppo spesso dimenticano i signori armatori liberi. Ma, ripeto, in linea generale non ho alcun preconcetto specifico.

Quello che non so comprendere, e in questo è racchiusa poi tutta — direi — la sostanza del dissidio, che viene ad essere sempre presente nella discussione di questo disegno di legge, è quella specie di diritto di primogenitura che il libero armamento vanta in certo qual modo sui fondi dello Stato.

Noi abbiamo sentito in Commissione, in maniera molto elegante, molto fine e — direi — con una mentalità giuifidica tutt'affatto speciale da parte dell'onorevole Dominè, e — con quella competenza da maestro che noi gli riconosciamo — da parte dell'onorevole Orlando, una difesa abilissima degli interessi dei liberi armatori.

Noi crediamo opportuno porre il problema nei suoi termini più crudi, più reali; e i termini più crudi e più reali sono questi: per quale ragione lo Stato (io non arrivo a dire, in questo caso, il contribuente, inquantochè, a stretto rigor di termini non si richiede al contribuente italiano un sacrificio diretto; lo si richiede in maniera indiretta, dato che questi miliardi potrebbero essere utilizzati a suo favore in altro modo), per quale ragione — dicevo — lo Stato deve dare ai liberi armatori tutto quello che essi pretendono?

Io non voglio neppure accennare a tutte le pubblicazioni che in questi giorni si sono fatte, pubblicazioni che giustamente l'onorevole Ministro della marina mercantile definiva pochissimo obiettive, per usare un

termine assai moderato, dato che si è arrivati molto più in là, si è arrivati persino a dire: « Vi sono in Parlamento deputati i quali cianciano! ». Già, per questi articolisti i deputati che cianciano sono quelli che non danno ragione agli armatori liberi! E per questo cianciano, anche se hanno una conoscenza tutt'altro che modesta delle cose marittime!

Ora, io credo che l'armamento libero abbia avuto in varie forme dallo Stato più di quello che aveva diritto di avere, ha avuto delle garanzie che gli hanno permesso di ricostruire molto più rapidamente di quello che non abbia potuto ricostruire l'armatoria sovvenzionata. Ma gli armatori liberi presumono che i vantaggi che sono stati loro concessi una volta, per ragioni di opportunità, dallo Stato debbano continuare all'infinito, che tutto questo sia un qualche cosa di acquisito, che a loro discenda, direi quasi, per diritto divino.

Se io dovessi andare a vedere le pubblicazioni che in questi giorni sono andate per le mani di tutti, gli schemi di disegni di legge concernenti provvedimenti per le costruzioni navali, gli articoli di giornali scritti in favore dei liberi armatori, io verrei a questa conclusione: occorre concedere loro tutte le 260 mila tonnellate di naviglio costruendo! Anche in Commissione ci siamo trovati di fronte a questa situazione: da un lato l'onorevole Covelli sosteneva i diritti dell'armamento libero e protestava, poichè trovava che 130 mila tonnellate sulle 260 mila (cioè la metà) che venivano assegnate ai liberi armatori erano poca cosa. D'altra parte, poi, sosteneva che ciò che lo Stato dava, cioè un terzo del costo delle navi, le agevolazioni fiscali (che per lo Stato sono miliardi che non vengono riscossi), la garanzia per il finanziamento, ecc. erano troppo poca cosa. Che cosa avremmo dovuto dedurre da ciò? Uno spirito filantropico, nell'armamento libero, che sinceramente noi non possiamo supporre. Da un lato lamentele, perchè troppo poco era il tonnellaggio assegnato all'armamento libero, dall'altro la dimostrazione che i vantaggi che lo Stato dava non erano dei vantaggi, perchè il 33 per cento serviva a conguagliare appena la differenza del costo delle navi costruite nei cantieri inglesi invece che in quelli italiani. Quindi per l'armatore libero nessun vantaggio sostanziale. Si dimenticavano così completamente tutte le esenzioni fiscali, tutte le agevolazioni ed il finanziamento; finendo per venire a dimostrare implicitamente che

l'armamento libero è disposto a sacrificarsi per il bene della Nazione.

Ora, non è così che si impostano i problemi d'indole nazionale, di carattere generale, i problemi che toccano in maniera intima tutta la struttura della Nazione, poiché non bisogna dimenticare che con la marina mercantile sono collegati tutti gli altri problemi principali, a cominciare da quello alimentare, che è vitale per la Nazione ed è legato alla marina mercantile attraverso le voci del grano e del pesce, che per decine di migliaia di quintali si importano tutti gli anni. E non bisogna dimenticare anche che non vi è azienda di un benché minimo rilievo industriale che non sia legata, attraverso il binomio ferro-combustibili, con la marina mercantile.

Ora, bisogna essere realisti. Questa legge non è perfetta, ma noi cerchiamo nei limiti del possibile, di fare ciò che è bene fare nella situazione odierna. Con 260 mila tonnellate e con le esigenze che vi sono — cioè necessità di ripristino dei servizi di linea in maniera appena decorosa, necessità di rimodernare completamente i piccoli servizi di cabotaggio fra le isole e la metropoli, necessità di dare un incremento alla pesca (e lo vedremo dopo), necessità di costruire navi di qualità, specializzate, come le navi frigorifere — tutto questo, ripeto, racchiuso nel modesto tonnellaggio di 260 mila tonnellate, per forza di cose doveva portare ad una conclusione. Quella di fare molti scontenti, inquantoché non si poteva ripetere il miracolo dei sette pani e dei sette pesci che sfamarono un popolo di settemila persone.

Signori della maggioranza, questo fu un miracolo compiuto da Cristo, ma da Cristo in poi non fu più compiuto da nessuno; e non credo che il Ministro della marina mercantile sia in grado di poterlo ripetere.

CORBINO. Potrebbe farlo per i pesci, ma per il pane no. Per il pane dovrebbe farlo il Ministro Segni! (*Si ride — Commenti*).

DUCCI. Ora, abbozzati così in linee molto generali questi problemi, la legge ha cercato di comprendere tutte queste esigenze, dalle più grandi alle più piccole; dalle esigenze che venivano giustamente avanzate — sono il primo a dirlo — dai liberi armatori, alle esigenze che giustamente dovevano essere avanzate dalle aziende finanziate dallo Stato. Si è detto che i liberi armatori hanno apportato molti vantaggi alla Nazione. Sì, è vero, ma ciò in quanto i liberi armatori hanno avuto un tonnellaggio ottenuto con la garanzia dello Stato che le aziende della Finmare non

hanno avuto. Fino ad oggi l'83 per cento del tonnellaggio totale — se non erro — è in mano dell'armamento libero, e solo il 17 per cento è controllato dallo Stato attraverso l'I. R. I. e la Finmare. Oggi lo Stato, che deve imporsi un sacrificio grave, mi sembra che prima del diritto abbia il dovere, nel vero e preciso senso della parola, di erigersi a supremo moderatore, a supremo giudice di tutte queste pretese, a supremo distributore dei vari tonnellaggi, a seconda delle varie necessità. E ritengo che la legge, da questo punto di vista sia anche troppo elastica, e che al Governo competano soprattutto dei doveri di sorveglianza che io concreterò con un emendamento. Io penso che non si possano erogare, nelle condizioni in cui si trova oggi l'Italia, 31 miliardi, senza avere il diritto di sorvegliare in maniera continua, costante, e — direi quasi — diuturna, che questo denaro venga speso nella maniera migliore, nell'interesse di tutti, e per la ricostruzione di quelle navi che oggi soprattutto necessitano.

Io ho ascoltato — confesso — con una qual certa meraviglia l'onorevole Orlando, il quale essendo maestro di queste cose, può bene avanzare dei dubbi circa l'utilità delle navi passeggeri di linea da 25 mila tonnellate. Forse, se l'onorevole Orlando avesse saputo — e credo che l'onorevole Ministro me ne darà conferma — che in queste navi da 25 mila tonnellate gli appartamenti di prima classe saranno ristretti al numero di 150, mi sembra, al massimo, e quelli di seconda appena a 200, mentre tutto il resto delle navi avrà delle attrezzature turistiche che permettano il trasporto degli emigranti, credo che rinunciarebbe alle riserve da lui sollevate. D'altra parte, l'onorevole Orlando non tiene eccessivamente conto di quelle che sono le esigenze del nostro turismo. Del turismo in Italia se ne parla troppo, ma si fa troppo poco per esso. Sarebbe molto meglio adottare il sistema che adottò Gambetta nel 1870 a proposito della famosa *revanche*: pensarci sempre e parlarne mai. In Italia se ne parla molto, ma, in compenso, non ci si pensa e non se ne fa nulla. Onorevole Corbino, non basta parlare dei problemi. Quello che è necessario è risolverli. Società americane stanno costruendo precisamente navi da 25 mila tonnellate...

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Da 28 mila.

DUCCI. ...con l'intento di adibirle al trasporto dei passeggeri sulla linea Genova-New York. Questo è indice della situazione

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

del mercato mondiale dei trasporti marittimi di linea.

Si dice che oggi l'aeroplano sottragga buona parte dei passeggeri di lusso alla marina. Questo può essere vero fino ad un certo punto, perché vi sono dati contrastanti. Potrei, per esempio, dire che la *Queen Elizabeth* viaggia a carico completo e che parte spesso da Southampton avendo il carico di ritorno completamente prenotato. Tutto questo cozza, non in teoria, ma in pratica, contro la prima affermazione. È chiaro che, se l'aeroplano sottrae una data percentuale di turisti di lusso alla navigazione di linea, è altrettanto certo che la navigazione di linea non può, per il momento almeno, essere completamente privata dei suoi viaggiatori dall'aeroplano.

Ed allora, le incertezze dell'onorevole Orlando circa la utilità di costruire queste navi da 25 mila tonnellate, mi sembra che debbano svanire. Forse hanno una parvenza di giustizia, solo ove si pensi che le 25 mila tonnellate possano essere non altro che uno scivolo verso un più grosso tonnello: cioè, se si dovesse accennare al ritorno verso un *Rex* o un *Conte Biancamano*. Ma non ritengo che questo sia l'intento del Ministro della marina mercantile.

Il popolo italiano — ho avuto occasione di dirlo in sede di discussione del bilancio della marina mercantile — non si sente più di pagare certi diritti di rappresentanza. Nella propria modestia, e nel proprio orgoglio, trova le ragioni per sentirsi superiore a queste misere gare, che vanno dal *ruban bleu* alle altre manifestazioni di pura vanità.

Per quel che riguarda la costruzione delle navi da 25 mila tonnellate, credo che eccezioni di valore veramente fondamentali non ne possano esistere. Senonché, l'onorevole Orlando ha anche fatto un accenno alle costruende navi per la pesca oceanica. Mi dispiace che l'onorevole Orlando non sia presente. Io sono uno strenuo difensore della pesca in ogni suo ramo e manifestazione, perché soprattutto io intravedo nella pesca un orizzonte molto vasto, che l'Italia deve, poco per volta, prima che sia spinta dalle necessità incombenti, (e non passerà troppo tempo che esse si faranno sentire) avanzarsi a guardare con sguardo limpido.

L'onorevole Orlando diceva: «Io non comprendo il perché della costruzione di queste 4 navi per pesca oceanica da 1.600 tonnellate; non credo che risolvano il problema». L'onorevole Orlando ha profondamente ragione. Sarebbe la cosa più triste

ritenere che con questa legge s'intenda risolvere in maniera fondamentale e sostanziale tutti i problemi della marina mercantile.

Ritengo che questa legge abbia un solo compito: quello di porli all'ordine del giorno, anzi, io oserei dire, di metterli in primo piano nell'attenzione della Nazione proponendone la discussione agli onorevoli colleghi. Altre leggi, regolanti altre possibilità, che mi auguro si concretizzino molto presto, li risolveranno sostanzialmente.

Noi dobbiamo limitarci a quello che è stato chiamato il piano «tampone», nome che a me non piace, perché il tampone — lo posso dire da uomo che s'intende un pochino di mare — presuppone una falla, una falla presuppone una via d'acqua e questa fa venire in mente una vecchia carcassa. Ora, noi non vogliamo rimodernare vecchie carcasse; credo che questa legge abbia il compito, modesto ma orgoglioso nello stesso tempo, di gettare le basi della rinascita della marina mercantile italiana, rinascita in senso qualitativo, rinascita che deve segnare il principio della costruzione di navi che siano adatte agli scopi ai quali devono essere adibite. Ed in questo senso, la parola tampone sinceramente suona per me come qualcosa di burocratico e, nello stesso tempo, di marinaro, in un senso che non mi piace affatto.

Le navi per la pesca oceanica non risolvono la situazione; è vero; ma esse pongono un problema che è stato per troppo tempo obliato. E noi oggi non possiamo più dimenticarlo: l'Italia ha dimenticato troppe cose, ed è uno dei più gravi difetti del popolo italiano il dimenticare con eccessiva rapidità. Se noi evitiamo oggi il problema, esso riaffiorerà domani nuovamente, finché verrà il momento in cui si imporrà con una evidenza tale che sarà inutile tentare di chiudere gli occhi: per cui è bene impostarlo oggi — non risolverlo ripeto ancora una volta. E mi pare, che queste quattro navi da 1600 tonnellate, previste dal disegno di legge sottoposto al nostro esame, siano state giustamente calcolate. Ho qui qualche nota, onorevoli colleghi. Io credo che i deputati della maggioranza, che con noi, nella Commissione, hanno discusso e preordinato la legge, si siano accorti — e ce ne dovranno dare lealmente atto — che nessuna astiosa polemica di carattere più o meno aprioristicamente politico è stata sollevata da noi. Infatti noi abbiamo osservato, discusso e tentato di risolvere i problemi che sono inerenti, in maniera così stretta e vincolata, alla realtà delle cose, partendo da un principio di or-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

dine superiore. Pertanto i nostri emendamenti saranno pochi e noi li riproponiamo alla Camera, anche se, in sede di Commissione, non sono stati accettati: perché essi sono degni di considerazione per vari motivi, soprattutto — oserei quasi dire — per il loro contenuto morale più che per il loro contenuto sostanziale.

L'articolo 3, dispone il modo in cui sarà composto quel tale comitato tecnico che deve decidere circa l'assegnazione ed il riparto del tonnello. Noi chiedemmo già all'onorevole Ministro che tra i componenti di questa Commissione fossero inclusi i rappresentanti delle categorie dei lavoratori interessati; il Ministro oppose allora che, se si fossero inclusi in questa Commissione i rappresentanti dei lavoratori interessati, non si sarebbe potuto negare il diritto anche alla rappresentanza degli armatori. Questo mi è sembrato sia stato l'argomento principe dell'onorevole Ministro. Ebbene, onorevole Saragat, insistere, in certi casi, non è un male; noi in Commissione abbiamo visto rigettata la nostra proposta, ma la ripresentiamo in questa sede ed osiamo richiamare l'attenzione su di essa. Noi insistiamo affinché i rappresentanti delle categorie dei lavoratori interessati, cioè del ceto cantieristico, siano inclusi in questa Commissione tecnica.

Noi chiediamo questo per ragioni morali, per ragioni sociali, per ragioni democratiche. Noi vorremmo che questa legge, se non altro, avesse un sigillo, un afflato di modernità e di democrazia che le potrebbe venire da questa soddisfazione data ai lavoratori. Non si può, onorevole Ministro, porre sullo stesso piede, allo stesso livello, gli armatori e i lavoratori. Vi è una differenza sostanziale. La classe lavoratrice che soffre, che spera, che vede crescere e diminuire le proprie speranze con il crescere e il diminuire della nave — tanto è vero che il giorno del varo più di una volta vedete il capo scalo piangere come se avesse perduto un figlio — la classe lavoratrice non può essere messa sullo stesso piano degli armatori. Non vedo la ragione per cui coloro che ottengono il trenta per cento, che ottengono un notevole sussidio e notevoli agevolazioni, che hanno garanzie di finanziamento che arrivano al quaranta per cento debbano essere calcolati come coloro che umilmente prestano la propria opera, non hanno garanzie, non chiedono sussidi allo Stato, non chiedono nulla.

Accettate, onorevoli colleghi, questa proposta. Badate che essa ha più valore morale

che sostanziale. Ammettendo dei vecchi capi operai di cantieri, ammettendo delle persone che hanno vissuto tutta la propria vita fra uno scalo e l'altro, ammettendo queste persone nella Commissione voi darete loro il riconoscimento a cui hanno diritto, poiché moralmente esse concorrono, oltre la meschinità del salario che viene loro concesso, in quest'opera, che va nel mondo a tenere alto il nome della industria e dell'operaio italiano; credo che la Camera dovrebbe riflettere molto prima di rigettare questo emendamento.

Ed un ultimo accenno farò per quello che riguarda il Mezzogiorno. Noi ripetiamo che alle maestranze, ai cantieri del Mezzogiorno, deve essere riconosciuta una priorità, deve essere data l'assicurazione che il lavoro non verrà a mancare. Noi abbiamo un debito verso il proletariato del Mezzogiorno, che dobbiamo riconoscere. Noi dobbiamo, da Napoli a Taranto, da Taranto a Palermo, concedere dei diritti, ai quali rinunciamo volentieri. È logico che questi diritti debbano essere contenuti entro un certo limite. Tuttavia, noi li poniamo in primo piano, perché il Ministro, che noi abbiamo ritenuto debba essere giustamente l'arbitro della distribuzione, ne tenga il debito conto.

Vi è un altro grosso problema a mio modo di vedere, ed è quello che è contemplato nell'articolo 33. L'articolo 33 dice: « Spetta al Ministro per la marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonché l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale ed alle esigenze dell'industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal Regolamento.

« Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministro per la marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale eccetera, eccetera ».

Onorevoli colleghi, io vorrei spendere pochissime parole, ma vorrei che fossero chiare: il Registro navale è un istituto di diritto pubblico, ma l'onorevole Ministro mi insegna che, in sostanza, esso è a carattere eminentemente privato. Se noi vogliamo vedere da chi è composto il Registro navale, non abbiamo che da prendere la *Gazzetta Ufficiale*, e vediamo subito quali ne siano i maggiori esponenti. Ora, lungi da me fare qualsiasi insinuazione sopra costoro — là

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

parte maggiore dei quali, pur essendo avversari politici, sono amici — ma allo Stato incombe soprattutto, prima che il diritto, ripeto, il dovere di vigilare. Ora, io capisco il valore di quell'inciso: « anche servirsi del Registro navale », che ha un concetto limitativo, ma per me non rappresenta una sufficiente garanzia. Non si può sussidiare 130 mila tonnellate di navi che andranno agli armatori liberi e poi incaricare il Registro navale della sorveglianza; è lo stesso che far sì che gli armatori liberi siano incaricati di vigilare su se stessi, e come non fosse sufficiente, per questa operazione dare loro il 5 per mille pari a 125 milioni.

Non credo che questo possa rispondere ai principi che devono ispirare il Governo e, quindi, io propongo qualcosa di differente: la sorveglianza, che dovrebbe essere svolta dal Registro navale, venga svolta da una Commissione di parlamentari delle due Camere composta di 5, 7, 9 membri, che abbiano una competenza più o meno specifica in ciascun ramo delle diverse costruzioni.

So bene quali sono le opposizioni che possono essere sollevate. So bene che si richiamerà la vecchia collusione fra potere legislativo ed esecutivo; ma qui si tratta semplicemente di un'opera di vigilanza, intesa a garantire a tutto il popolo italiano che lo sforzo compiuto dal Governo venga fatto in maniera tale da poter raggiungere il massimo degli effetti, e non credo che il Registro navale possa dare questa garanzia. Anche per questo noi abbiamo proposto un emendamento. Ma soprattutto io ripeterò ancora le parole dell'onorevole Orlando: « Facciamo presto ». Abbiamo discusso, abbiamo sviscerato ormai i problemi della marina mercantile, che hanno una importanza enorme. Oggi si tratta di gettare le fondamenta della ricostruzione, e quando si incomincia bene si è già fatto molto; ma facciamo presto perchè ci sono 40, 50 mila operai che da un giorno all'altro possono rimanere senza pane, e per questo io vorrei ricordare le parole di quell'articolaista che diceva che si ciancia. Non conviene, onorevoli colleghi, in nessun modo, in buona o in mala fede, speculare sulla fame di tanti onesti lavoratori. Lo scopo della legge è quello di ridare all'Italia una marina mercantile modernamente attrezzata, la quale abbia, nei suoi vari reparti, navi adatte allo scopo: alta velocità, tonnellaggio adatto. Nello stesso tempo l'altro intento è quello di procurare lavoro alle nostre maestranze specializzate. Raggiungiamo que-

sti intenti con poche parole e sarà forse il modo migliore perchè la Nazione riconosca che la nostra opera è stata giusta ed efficace. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Ducci mi pare che ella intenda riproporre gli emendamenti che aveva già presentato alla Commissione. In tal caso la prego di volerli presentare per iscritto alla Presidenza.

Annunzio di proposta di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata una proposta di legge di iniziativa del deputato Cuttitta ed altri:

« Modifica alla legge 9 maggio 1940, n. 370, riguardante l'avanzamento degli ufficiali dell'esercito ».

Poichè gli onorevoli proponenti hanno dichiarato di rinunciare allo svolgimento della proposta, essa sarà stampata, distribuita ed inviata alla Commissione competente.

Approvazione di disegni di legge da parte della Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che la V Commissione permanente (Difesa) nella sua riunione di stamane, ha approvato con modificazioni, il seguente disegno di legge:

« Fissazione al 30 giugno 1949 del termine di presentazione delle domande di contributo a carico dello Stato per la traslazione delle salme dei caduti in guerra e nella lotta di liberazione ».

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

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

SERBANDINI. Signor Presidente, intendendo il richiamo che tacitamente viene dai colleghi superstiti, i quali valorosamente resistono allo squallore di questa seduta di fine settimana: il richiamo a non imitare la lunga navigazione che qui hanno compiuto, ieri, l'onorevole Giulietti e, stamane, l'onorevole Orlando.

Cercherò dunque di essere breve, ma nel limite del possibile, perchè sento il dovere di riproporre davanti all'Assemblea — sia pure

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

così sinteticamente rappresentata — le critiche fondamentali e le proposte che ho già presentato in sede di Commissione dei trasporti, che hanno trovato qualche eco nella relazione del presidente della Commissione stessa, ma che hanno bisogno, mi pare, di una certa illustrazione.

Prima di tutto noi abbiamo denunciato e denunciavamo il grave ritardo con cui il Governo è giunto a questo provvedimento. Ho qui documenti e risoluzioni dei consigli di gestione dei nostri cantieri e delle commissioni interne delle compagnie di navigazione che risalgono a un anno e mezzo o due anni fa, e dai quali risulta come già allora questi organismi di lavoratori affrontassero il problema della ricostruzione della nostra marina ed indicassero in modo serio, giusto e concreto la via per risolverlo. E invece questo provvedimento viene presentato al Parlamento quando i cantieri sono quasi tutti senza lavoro e quando la nostra marina — nonostante lo sforzo di valorizzazione che l'onorevole Orlando stamane ha cercato di fare — è ridotta alla retroguardia tra le marine del mondo, dal sesto posto che essa occupava prima della guerra.

Mentre le marine concorrenti, che hanno portato avanti piani vigorosi di rinnovamento e di espansione, si vanno sostituendo a noi su alcune delle linee naturali e tradizionali dei nostri traffici, mentre il rapporto fra la bandiera nazionale e le bandiere straniere nei nostri porti è addirittura capovolto, noi vediamo che il nostro armamento non ha niente sugli scali stranieri, quasi niente sugli scali italiani.

Non potevamo fare diversamente? A dar retta alla relazione ministeriale, pare che tutto sia avvenuto nel migliore dei modi e addirittura secondo un piano in tre fasi: prima i ricuperi, poi la politica delle *Liberty* e finalmente ora le nuove costruzioni. Senonché, guardate l'assurdo clamoroso a cui siamo giunti nel periodo dell'acquisto delle *Liberty*, quando un piano (che potremmo chiamare « piano Cappa ») lo abbiamo avuto, ma... per la ricostruzione a nostre spese di marine straniere. Si tratta di circa centocinquantamila tonnellate costruite dai nostri cantieri per l'Argentina, la Norvegia, la Danimarca, la Svezia, l'Egitto, la Turchia, il cui costo è stato per circa quaranta miliardi regalato a quelle nazioni dal nostro Governo, che si è trovato nella necessità di dover reintegrare le perdite ai costruttori italiani, quando quei miliardi avrebbero potuto essere impiegati per un tempestivo programma di ricostruzione

della nostra marina, così da permetterci oggi di resistere alla concorrenza. Né vale l'obiezione che con quelle costruzioni abbiamo guadagnato valuta straniera, perché contemporaneamente perdevamo 180 milioni di dollari di noli passivi, aumentati notevolmente quest'anno.

La politica delle *Liberty*! Nessuno è qui per negare che in un primo tempo, nella situazione di necessità in cui ci trovavamo, l'acquisto di un numero limitato di *Liberty* fosse giustificabile; ma quello che noi criticammo allora e che criticiamo oggi è che il Ministro Cappa abbia fondato sulle *Liberty* la ricostruzione della nostra marina. Cioè su navi di cui gli Stati Uniti cercano di disfarsi, che l'Inghilterra considera un obbrobrio nazionale e non classifica nella sua flotta mercantile; navi costruite in periodo di guerra per un impiego previsto di breve durata; non economiche per il forte consumo, la mediocre velocità, la scarsa robustezza e infine di portata troppo elevata, se si tiene conto del numero di navi di questo tipo che abbiamo acquistate: tanto che oggi molte di queste navi sono costrette a viaggiare in zavorra.

Ho voluto ripetere qui queste osservazioni, anche per spiegare le riserve che noi solleviamo circa la possibilità che il capo terzo di questa legge costituisca un incentivo per la trasformazione delle *Liberty*, con risultati ancora una volta dannosi.

Certo, l'acquisto delle *Liberty*, se non è andato a vantaggio degli interessi nazionali della marina, è andato a grosso vantaggio di alcuni armatori, che hanno così sfruttato la contingenza favorevole dei noli, e particolarmente è andato a vantaggio di quegli armatori improvvisati di cui, credo, ha parlato l'ex Ministro Cappa nel suo discorso al Senato di qualche tempo fa, dove, in polemica con la Finmare, esaltava certi armatori che esercitano soltanto con un'agenda e una segretaria.

Ma non era questo il modo per ricostituire una marina efficiente; né può esserlo quello degli acquisti all'estero, dove oggi si può acquistare quasi soltanto materiale di scarto, materiale di seconda qualità. Il collega Giavi, nel suo preciso intervento, ha denunciato l'invecchiamento della nostra marina, che deriva appunto in gran parte dall'acquisto all'estero di navi che sono costose di esercizio, anche se non vengono pagate molto, e che portano via il cento per cento di valuta, mentre se noi costruisimo navi in Italia, impiegheremo sol-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

tanto il 10 o 15 per cento di valuta per il materiale da acquistare all'estero (e anche meno, se si tratta di navi da passeggeri) e soprattutto daremo lavoro ai nostri cantieri.

La strada della ricostruzione della nostra marina è dunque quella di un piano organico di nuove costruzioni nei nostri cantieri, basato sulle necessità nazionali. È questo che chiedevano i documenti e le risoluzioni prese nei convegni dei Consigli di gestione un anno e mezzo o due anni fa, a cui alludevo in principio.

Ci siamo arrivati, finalmente, onorevole Saragat: ma tardi, e questa è la nostra prima critica.

La seconda critica è che ci siamo arrivati in un modo insufficiente. Insufficiente per dar lavoro ai nostri cantieri e per permettere la loro riorganizzazione, poiché i nostri cantieri hanno una potenzialità di circa 300 mila tonnellate all'anno, mentre qui si prevedono 260 mila tonnellate, divise in un triennio. Troppo poche per dare un avvio adeguato alla ricostruzione della nostra marina, particolarmente nel settore di qualità, che è quello più deficiente. I colleghi sanno quale catastrofe ha subito la nostra marina in seguito alla guerra: è la situazione peggiore che si riscontra nelle marine mondiali, poiché ci siamo ridotti a un decimo di quello che avevamo prima della guerra. Né le cento *Liberty* possono servire a compensarci, almeno nel settore dei servizi regolari di linea, perchè sono navi che per struttura e velocità non possono essere proficuamente adibite a quello scopo.

D'altra parte la messa in efficienza di una marina di linea è essenziale per la ricostruzione dell'economia nazionale: per lo sviluppo dei nostri traffici commerciali, per l'importazione delle materie prime necessarie e l'esportazione dei prodotti del nostro lavoro; per l'emigrazione, per il turismo, per il saldo della bilancia dei pagamenti attraverso l'apporto dei noli attivi.

Ma, onorevoli colleghi, indicate così sommarariamente queste due prime critiche — la tardività e la insufficienza del provvedimento — quando scendiamo ad esaminarne il testo, la prima impressione che riportiamo è che questo provvedimento, nonostante tutta una letteratura fiorita attorno ad esso, nonostante una serie di dichiarazioni dell'onorevole Saragat, in effetti non fa che seguire la falsariga della legge Benni e delle leggi prefasciste.

Segue le vecchie leggi, come ho già avuto occasione di indicare in sede di Commissione,

anche in alcuni particolari perfino curiosi, come all'articolo 4 e seguenti, dove si stabilisce che la riduzione dei contributi per il materiale importato dall'estero non ha luogo per gli alberi a manovella, le linee d'asse, i forni e i fondi per caldaie, come se oggi non si potessero fabbricare in Italia. Quando in Commissione sollevai la questione, il Ministro e i suoi consiglieri tecnici risposero in un primo tempo che in Italia non si producono linee d'asse ecc. La prima dichiarazione ministeriale fu poi rettificata nel senso che di linee d'asse ecc. non si producono in misura sufficiente per le 260 mila tonnellate di navi da costruire e che poi la produzione nazionale è troppo costosa.

Non mi dilungherò a leggervi i dati della S. I. A. C. che ho qui, perché mi risulta che il Ministero, in seguito al rilievo da me fatto in Commissione, ha telefonato alla S. I. A. C. chiedendo informazioni e quindi il Ministro potrà nel suo intervento darmi atto che la S. I. A. C. e la «Terni» sono in condizione di costruire tutte le linee d'asse necessarie, come la FIAT può fornire gli alberi a manovella. Né credo che l'eccezione valga per i forni e i fondi di caldaia, dato che i motori delle navi da costruzione sono motori endotermici.

Questo ci potrà indicare, tra parentesi, come sia necessario creare nel Ministero della marina un organo tecnico efficiente.

Comunque, il problema non è che la legge Benni venga seguita in questi particolari: il problema è che viene seguita anche nella sostanza, in quella sostanza paternalistica per cui il Governo dà all'industria questi miliardi senza che sia fissata una contropartita: li dà a fondo perduto.

È vero, Ministro Saragat, che in alcune interviste, che io ricordo qui proprio per ragioni opposte a quelle che ha presentato stamane l'onorevole Orlando, lei ha detto che il Governo esige delle garanzie. Anzi, lei ha aggiunto: « non si tratta evidentemente di costruire per costruire, ma di costruire in base ad un piano che risponda alle esigenze della nostra marina e le consenta di raggiungere un certo grado qualitativo ».

D'accordo, onorevole Saragat, ma dov'è questo piano? Quali sono queste garanzie?

Questa stessa domanda noi le abbiamo rivolto anche in sede di Commissione e lei, qualche giorno dopo, è arrivato con un piano; almeno così l'ha chiamato, e non so se vi fosse nel suo atteggiamento dell'ironia.

Senonché, il Piano era costituito dai progetti che avevano presentato la Finmare e

l'armamento libero, in vista di questa legge. Ma lei crede veramente, onorevole Ministro, che il piano di ricostruzione della nostra marina, noi lo possiamo fare con la somma dei progetti presentati dall'armamento libero?

C'è un fatto che ci può immediatamente chiarire la questione. In quella profluvie di materiale propagandistico di cui gli armatori liberi ci hanno fatto dono in questi giorni, vi è un progetto di emendamento alla legge dove, tra l'altro, si suggerisce che nell'articolo 1 riguardante le navi da costruire venga cancellata la precisazione « corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale », e si spiega la proposta in questa maniera significativa: « in quanto l'armamento provvederà ad ordinare costruzioni di navi che possano essere convenientemente esercitate ».

Questo « convenientemente » è un capolavoro! Convenientemente per chi? Non certo per l'economia nazionale, se si vuol cancellare questa indicazione dalla legge, ma evidentemente per gli interessi immediati dei grossi armatori.

Possiamo dunque essere tranquilli che i loro progetti corrispondano veramente alle garanzie che il Ministro Saragat stesso ritiene che debbano esistere nella legge, se teniamo dietro alle dichiarazioni che ha fatto nelle sue interviste?

Io non mi addentrerò a questo punto nella polemica marina libera - Finmare, determinata dalla pretesa dell'armamento libero che la Finmare sia esclusa dai benefici di questa legge. Il collega Giavi ha già messo in rilievo l'assurdo di questa pretesa. Possibile che lo Stato debba fornire ad imprese private, ed esclusivamente a queste, grosse facilitazioni per contrastare delle società di cui è tenuto ad integrare il bilancio, società che rispondono a finalità di interesse pubblico?

L'onorevole Orlando stamane ha presentato alcuni dati; senonché si è dimenticato del raffronto con la situazione esistente prima della guerra, quando la Finmare possedeva il 40 per cento della marina italiana e l'armamento libero il 60 per cento; mentre oggi, in seguito al disastro della guerra, il rapporto è passato al 17 per cento per le società sovvenzionate e all'83 per cento per l'armamento libero, a cui sono andati i favori dello Stato, sotto la gestione Cappa, per l'acquisto delle *Liberty*, con la conseguenza che il danno maggiore l'hanno avuto i servizi regolari di linea per passeggeri e misti, che particolarmente interessano l'economia nazionale.

Il Ministro Saragat ha dato alcune assicurazioni che sono state inserite nella rela-

zione della Commissione. Egli ha detto che le 260.000 tonnellate previste dalla legge verranno divise per il 50 per cento alla Finmare e il 50 per cento agli armatori liberi.

Io non solleverò qui la questione per quanto questa percentuale costituisca una ingiustizia, perché non vale a ristabilire il rapporto prebellico. Certo è che la legge non stabilisce particolari favori alla Finmare nei confronti degli armatori liberi, come qualcuno qui ha sostenuto. Anzi se esisteva una clausola nel disegno di legge che fosse discriminante era proprio contro la Finmare, poiché il 2° comma dell'articolo 6 stabiliva che per le navi da passeggeri il contributo integrativo doveva essere corrisposto fino a 360 mila lire d'importo per tonnellata, il che portava praticamente al fatto che per le petroliere, che costituiscono la maggior richiesta dell'armamento libero, lo Stato avrebbe pagato interamente il terzo del costo, mentre la Finmare avrebbe avuto meno del terzo.

Questa clausola la Commissione l'ha soppressa, ma non per questo ha risanato la legge nel senso di garantire i preminenti interessi che la collettività nazionale ha al risorgere e al prosperare della Finmare e alla ricostituzione dei servizi regolari di linea da passeggeri e misti, che solo la Finmare assicura.

La legge parla solo genericamente di « navi di qualità » e non dà altra indicazione circa i criteri di programma e di assegnazione. Ci riserviamo, signor Ministro, di risolvare in altro momento la nostra richiesta al Governo, perché ci presenti il suo programma di ricostruzione navale e ci dica qual'è la politica di traffici che vuole fare. Dobbiamo discutere su questo, perché, onorevole Saragat, lei ci ha detto: io sono Ministro democratico e ne risponderò alla Commissione, ne risponderò al Parlamento. Ma, onorevole Saragat, di che cosa lei risponderà? Dell'esecuzione di quale programma? Di quale politica di traffici, se un programma e una politica non sono stati prima discussi e stabiliti dal Parlamento?

Questo è il primo appunto alla legge: presenteremo al riguardo un emendamento che dovrebbe ovviare in parte al difetto denunciato.

Secondo: la legge tace egualmente sulla grave questione della razionalizzazione dei cantieri.

Io devo dare lode sinceramente al Presidente della Commissione, perché ha saputo far correre per tutta la sua relazione questa

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

esigenza che si è affermata nella Commissione, cioè l'esigenza di impegnare i cantieri a razionalizzare, ad aggiornare le loro attrezzature, che è stata espressa anche in un ordine del giorno votato all'unanimità. Ma, onorevole Presidente della Commissione, lei sa bene che, purtroppo, le relazioni, anche se sono laboriose, ampie, lodevoli come questa sua, passano, e la legge resta. Nella legge non c'è niente di tutto questo. Noi siamo davanti ad una legge che segue la falsariga delle leggi precedenti, e non contiene quegli elementi rinnovatori che la situazione richiede.

Lo Stato deve intervenire a favore delle costruzioni navali, pagando quel terzo della spesa che rappresenta la differenza di costi tra i cantieri nazionali e quelli stranieri? E va bene. Ma lo Stato deve avere qualche garanzia di non dover dare più questo terzo o peggio ancora, come diceva l'onorevole Dominedò, di non dover dare più del terzo domani.

Mi pare che un campione del liberalismo come l'onorevole Corbino dovrebbe essere d'accordo con noi in questo e dovrebbe perciò consentire sulla necessità che i contributi comportino l'impegno da parte dei cantieri a non addormentarsi sull'intervento statale, ma a dare avvio al loro rinnovamento nel quadro della riorganizzazione dell'industria nazionale.

È vero onorevole Saragat, che lei ha cercato di lusingare il nostro sentimento di rappresentanti dei lavoratori dicendo: « State attenti, che i proprietari, per razionalizzare i cantieri, vorranno mandare via la mano d'opera esuberante ». Falsamente, onorevole Saragat, anche qui si prospetta il problema della riorganizzazione di questo settore dell'industria, come un problema di mandare a spasso dei lavoratori. La realtà delle cifre parla chiaro. È vero che nei nostri cantieri la produzione costa un terzo di più dei cantieri stranieri; ma andiamo a vedere le percentuali dei dati di costo di una nave costruita nei nostri cantieri. Vi incidono il materiale siderurgico per il 20 per cento, le spese generali pure per il 20 per cento ecc. ecc. Per quanto incide la mano d'opera? Per l'8 o il 10 per cento. Il che vuol dire che se anche gli operai lavorassero gratis, i cantieri sarebbero sempre in passivo. È chiaro che la classe padronale italiana tende a risolvere il problema della riorganizzazione industriale in odio al suo avversario di classe, facendo pagare ai lavoratori. Questa è la strada che essa ritiene più semplice. Ma non è la strada giusta. La

strada è quella di ridurre l'alto costo dei materiali siderurgici, di rimediare alla deficiente attrezzatura tecnica, agli impianti non aggiornati, all'alto costo dei finanziamenti. Ricordo, onorevole Saragat, che lei in sede di Commissione obiettò che i cantieri potranno riorganizzare la loro produzione solo se avranno un buon volume di ordinazioni. È appunto per questo che noi abbiamo criticato l'insufficienza dell'attuale disegno di legge. Ma anche con queste 260 mila tonnellate i cantieri possono iniziare un certo processo di rinnovamento adeguato all'entità dei contributi stessi, per mettersi in condizione di resistere alla concorrenza straniera, in condizioni cioè di ricevere commesse dall'estero. Noi abbiamo un gran vantaggio, che purtroppo nella relazione ministeriale non è messo nel dovuto risalto, anzi vi sono espressi a questo proposito giudizi che ritengo non giusti. La nostra mano d'opera, come lei ha dichiarato in contrasto alla relazione...

SARAGAT. *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Se dice che la percentuale della mano d'opera è bassa, non modifica il costo.

SERBANDINI. Che c'entra questo? Io sto sollevando una obiezione di altra natura, onorevole Saragat, circa la contraddizione fra la relazione ministeriale, dove si accusa la mano d'opera di basso rendimento, e la dichiarazione esaltante la capacità delle nostre maestranze che lei ha fatto in sede di Commissione. Capacità riconosciuta anche recentemente da tecnici stranieri: qualche giorno fa, a Riva Trigoso, un capitano d'armamento svedese, nel prendere in consegna una nave ivi costruita, esaltava ufficialmente (ed era evidente nelle sue parole lo stupore di chi viene in Italia con le prevenzioni suggerite dalle tinte fosche con cui all'estero, sulla base dei discorsi di Scelba, vengono rappresentate le masse lavoratrici italiane), esaltava le eccezionali capacità tecniche e la volontà di lavorare delle nostre maestranze, mettendole al primo posto fra le maestranze cantieristiche del mondo.

Quindi, la strada per il risanamento non è quella di smobilitare, ma di mettere i cantieri italiani nella condizione di fare la concorrenza ai cantieri stranieri, attraverso il rinnovamento delle loro attrezzature, nel quadro di un rinnovamento generale della nostra industria, perché possano ottenere ordinazioni dall'estero.

Ed ecco che quando noi studiamo il sistema di trovare sbocchi alla nostra produ-

zione industriale, vengono fuori nomi di Paesi e, in particolare, di uno, che certi di voi vorrebbero escludere dal consorzio umano o contro il quale vorrebbero mettere il mondo: l'Unione Sovietica.

Lei sa, onorevole Saragat, che recentemente, mentre da nessun altro Paese del mondo sono venute commesse, l'Unione Sovietica ha fatto delle ordinazioni ai nostri cantieri. Noi abbiamo la necessità di ricevere spiegazioni a questo proposito. Fu chiesta la costruzione di petroliere, di sei navi da carico, di cinque motonavi refrigeranti, di venti rimorchiatori, di due rompighiaccio, ecc. Lei sa, d'altra parte, che si sono creati degli ostacoli. Per quanto mi risulta, la sostanza delle divergenze non stava nei prezzi che venivano offerti e che erano i migliori esistenti sul mercato internazionale; non stava nemmeno nella infondata preoccupazione che l'Unione Sovietica conteggiasse queste lavorazioni nel pagamento delle riparazioni. Sapete tutti, del resto, che si sono fatte lavorazioni per la Francia in conto riparazioni e che ci proponiamo di farne per la Grecia. Non so se la ragione sia quella, invece, onorevole Saragat, di una clausola del Piano Marshall, che sarebbe stata fatta applicare in questa occasione e secondo cui non si fornirebbero materiali che dovessero andare alla fabbricazione di prodotti da esportare nei Paesi dell'Est europeo.

CORBINO. Non c'è nessuna clausola.

SARAGAT, *Ministro della marina, Vice-presidente del Consiglio dei Ministri*. In questo momento i belgi stanno costruendo navi per la Russia.

SERBANDINI. Credo si tratti degli olandesi, onorevole Saragat; comunque, se nemmeno questa è la ragione degli ostacoli creati alla conclusione di questo affare che avrebbe dato un discreto volume di lavoro ai nostri cantieri, la ragione vogliamo conoscerla dal Governo e più precisamente dal Ministro per il commercio con l'estero. Poiché queste commesse dall'estero, che noi auspichiamo, non possono venire evidentemente dall'Inghilterra o dall'America; le potremo avere da altri Paesi e particolarmente dall'Unione Sovietica, se contro questa che è la via naturale del nostro commercio non si creano gli ostacoli di una cattiva politica antinazionale.

Chiudo questa parentesi e concludo questo secondo punto: sul problema di una razionalizzazione dei cantieri adeguata al contributo che lo Stato dà, la legge tace; presenteremo in proposito un emendamento.

Terzo punto, su cui la legge tace, è quello della contropartita.

Vorrei che da tutto il mio intervento apparisse chiara la esigenza che lo Stato non dia a fondo perduto. È una esigenza che qui — se pure genericamente — è stata proclamata anche dal collega Dominèdò in quel suo curioso intervento, dove a una prima parte in cui, con nobili ma vaghe parole, ha sostenuto alcuni principi sani o, se permettete, di sinistra, ha fatto seguire una difesa avvocatesca degli armatori liberi in un modo che praticamente annullava i principi esposti poco prima. Comunque noi accettiamo in pieno la tesi esposta dall'onorevole Dominèdò all'inizio del suo intervento. È giusto che lo Stato non debba dare a fondo perduto ed è per questo che noi presentiamo un articolo aggiuntivo in cui è detto: « I contributi di cui agli articoli precedenti comportano la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite in una misura corrispondente all'entità dei contributi stessi, onde assicurare la destinazione agli scopi previsti ». Questa è la nostra tesi, onorevole Mazza, e non quella che lei stamane ci ha attribuito di voler negare i contributi all'armamento libero.

Alcuni colleghi, e lo stesso Ministro Saragat che — diciamo — in via teorica si dichiaravano d'accordo su questo principio della contropartita da parte dello Stato, hanno sollevato eccezioni, dicendo: « Guardate: qui in fondo non è che si faccia un regalo agli armatori ed ai costruttori, ma si dà soltanto una differenza di costo ». Ma, onorevoli colleghi, ogni volta che lo Stato interviene ad aiutare una industria è sempre per una questione di differenza di costo, ma questo non toglie che lo Stato debba in un modo efficace garantirsi.

Io ricordo le voci dei colleghi della maggioranza i quali ci rimproveravano qui altre volte una posizione che, notate bene, non è mai stata la nostra. « Voi comunisti — ci dicevano — vi associate ai grossi industriali per chiedere allo Stato sovvenzioni in favore di industrie pericolanti, per spremere (come si dice, con immagine non so fino a qual punto peregrina) dalla mammella dello Stato; ma è Pantalone che paga ». No! Questa non è mai stata la nostra posizione. Noi vogliamo che lo Stato intervenga quando è giusto, ma assumendo delle contropartite. Che lo Stato debba partecipare alla proprietà nella misura di quanto dà, spero che non spaventerà alcuno di voi; del resto non è stato un Governo di democrazia progressiva quello

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

che prima della guerra ha deciso la nazionalizzazione delle ferrovie! Ed anche questo dei servizi marittimi è un problema di interesse pubblico e generale: se è importante per la collettività la linea ferroviaria Roma-Milano, è pure importante per essa la linea Roma-New York e le altre linee marittime. Appunto per questo occorre che lo Stato sia in condizioni (non poniamo oggi il problema della nazionalizzazione) di non dare a fondo perduto, ma di assicurare la destinazione dei contributi agli scopi generali previsti.

Qualcuno ha detto che a queste condizioni gli armatori preferiranno rivolgersi ai cantieri esteri. Ma lei sa, onorevole Ministro, che fino al 1950 sarà difficile fare ordinazioni all'estero, perché quelle industrie sono sature di ordinazioni. Allora qualcuno ha replicato: «Gli armatori non costruiranno». Qui passiamo sul terreno delle minacce, o se volete della non collaborazione. Quante volte sentiamo qui, dai banchi della maggioranza, lanciare strali — o addirittura minacciare l'intervento dei manganelli di Scelba — contro la non collaborazione, proclamata apertamente dagli operai in certi casi ed entro certi limiti come strumento di lotta sindacale. Perché non vi indignate, invece, contro la non collaborazione che dal 25 aprile in poi è stata usata sistematicamente dalla classe padronale italiana contro una ricostruzione democratica dell'economia nazionale? Questa è la vera non collaborazione...

CORBINO. Ci indigniamo contro tutte e due!

SERBANDINI. Lei sa, onorevole Corbino, che fin dal 25 aprile noi abbiamo proposto una politica di ricostruzione su un piano di solidarietà nazionale.

CORBINO. È quello che si sta cercando di fare.

SERBANDINI. Lei sa anche che non siamo stati noi a rompere quella unità, quella collaborazione; non siamo stati noi a costituire un Governo di parte, di disunione nazionale. (*Commenti*).

Comunque, onorevoli colleghi, qui si scende sul terreno delle minacce, da parte dei grossi armatori. Ed ho il dovere, a tale proposito, di riferire un episodio abbastanza clamoroso che si è svolto a conclusione del dibattito nella nostra Commissione. Mi spiace che non sia presente il collega che fu protagonista di questo episodio, che credo sia mio dovere di presentare al giudizio dell'Assemblea. Questo collega dell'estrema destra, il quale aveva sostenuto con molta facondia e ad oltranza

la causa dei grossi armatori, a conclusione della nostra discussione, pose la questione se la legge, che avevamo approvata, la consideravamo operante anche nel caso che gli amministratori americani del fondo E.R.P. trovassero da ridire qualcosa.

Onorevole Saragat, io devo darle atto che lei insorse, di fronte a questa troppo sfacciata rivelazione della situazione in cui si trova il nostro Paese, dove i gruppi più retrivi fanno ricatti di questa natura e si rivolgono allo straniero per difendere i loro privilegi contro gli interessi e la volontà della grande maggioranza del Paese, contro lo stesso naturale processo storico.

Però, quando noi sentiamo simili minacce e simili ricatti, quando sentiamo certi gruppi armatoriali palesare la loro intenzione di rivolgersi all'America e, attraverso l'America, cercar di sabotare questa legge per avere ulteriori agevolazioni, noi abbiamo il diritto di vederci chiaro e lo Stato ha il dovere di cautelarsi.

Anche perché c'è l'esperienza di questi anni a cui si riferiva stamane il collega Giavi, un'esperienza che deve farci dubitare se tutte le navi costruite dagli armatori con i contributi di questa legge eserciteranno veramente un traffico a beneficio del Paese. Il 40 per cento del nostro naviglio di grosso tonnellaggio (*Liberty* e petroliere acquistate dagli armatori attraverso i grossi favori della gestione Cappa) è impegnato con crescendo notevole fra i porti degli Stati Uniti o fra gli Stati Uniti e altre Nazioni, esclusa la nostra, con danno notevole per i nostri porti, con scarsi vantaggi della nostra economia, anche se con grandissimi profitti per taluni di questi liberi armatori.

E non apriamo il capitolo vergognoso per la nostra nazione, di certe recenti speculazioni armatoriali, a cui accennava pure il collega Giavi. Vogliamo però lanciare un grido d'allarme, onorevole Saragat, perché un giorno o l'altro non accada qualche grosso disastro che richiami tutta la Nazione davanti alle cose infami che si stanno verificando nel campo del trasporto degli emigranti. Lo scandalo «Acli-Garibaldi» avvenuto giorni fa a Genova, avrebbe dovuto già insegnare qualcosa. Contro il regolamento internazionale e italiano sul trasporto dei passeggeri, vengono usate per il traffico degli emigranti le *Liberty*, cioè navi con un'elica sola, vengono usate navi di oltre 40 anni e persino petroliere, mentre nelle «carrette» si stivano fino a 50 o 60 passeggeri; si impiegano navi senza impianti sonori di av-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

vertimento, senza i distillatori con evaporatori per l'acqua, senza imbarcazioni di salvataggio con apparecchio radiotelegrafico, senza paratie incombustibili e cioè senza quelle provvidenze stabilite per legge che possono evitare un disastro. Si specula sugli emigranti che attendono mesi per partire, che pagano cifre di bagarinaggio scandalose e che infine sono vittime di queste condizioni inumane di navigazione.

Quando noi sentiamo accendersi così fortemente la polemica da parte di determinati gruppi armatoriali, abbiamo il diritto di chiedere a costoro: « Voi che già avete avuto tante agevolazioni, restituite per lo meno alla bandiera nazionale quelle navi che esercitate sotto bandiera panamense, con grave danno dell'Italia. E mettete nelle condizioni richieste dalle norme internazionali le navi su cui ponete in pericolo di vita decine e decine di marittimi e di emigranti ».

In realtà, la discussione di questa legge ha avuto un carattere curioso. In commissione, tranne un esponente della destra, siamo stati tutti sostanzialmente d'accordo. Alcuni erano su una posizione più generica, altri più concreta in senso innovatore. La polemica è avvenuta fuori ad opera dei gruppi armatoriali, e noi abbiamo il dovere di rispondere a questa polemica che ha sostenuto falsamente come questa legge sarebbe lesiva dei diritti dei liberi armatori. Quando invece la legge è da criticarsi proprio perché non difende abbastanza gli interessi collettivi di fronte agli interessi particolari e alle speculazioni di gruppi già largamente favoriti.

Si tratta, soprattutto per i servizi di linea, di interessi collettivi, che debbono essere sottratti all'arbitrio, al lucro di pochi. Lo Stato ha il dovere di garantirsi, di controllare che questi 36 o 40 miliardi che dà, vadano spesi secondo gli scopi previsti dalla legge, e che non accada che queste navi, che vengono costruite con un grosso contributo statale, spariscono ad un certo punto dai nostri porti.

Onorevoli colleghi, queste sono le tre questioni che noi volevamo sollevare, i tre elementi rinnovatori che il Governo avrebbe dovuto introdurre nella legge perché essa non si limitasse a copiare la legge Benni, ma indirizzasse su basi democratiche ed efficienti la ricostruzione della nostra marina. Noi non intendiamo buttare all'aria la legge di cui urge la messa in esecuzione per dar lavoro ai cantieri, ma apportare ad essa solo alcuni emendamenti che servono a garantirci in una qualche misura nei confronti delle necessità che io ho avuto l'onore di indicare.

C'è poi un'ultima questione che rapidamente voglio toccare: ed è quella che ha sollevato il collega Ducci. Noi chiediamo che i lavoratori interessati siano rappresentati nel Comitato previsto dall'articolo 3. Onorevole Saragat, da quando è in questo Governo, se non sbaglio, lei non ama parlare di terza forza. Ed è giusto: ma io ho scoperto un atteggiamento terzaforzista — se così si può chiamare — quando tra armatori e lavoratori, lei ha scelto gli alti funzionari ministeriali per comporre questo Comitato, con la conseguenza che gli armatori indirettamente finiscono con l'essere rappresentati lo stesso (sia detto senza offesa di alcuno).

Ma c'è una questione fondamentale: lei, onorevole Saragat, ha detto che questo Comitato deve essere al di sopra della mischia e non parte in causa. Accettiamo questa impostazione: ma i lavoratori non sono parte nella polemica che invece esiste tra armamento libero e Finmare; i lavoratori rappresentano, invece, onorevole Saragat, un elemento unitario, un elemento comune a questi organismi. E un elemento che ha alta la coscienza nazionale; quando, per esempio, questa legge stabilisce di tenere in un conto particolare i cantieri del Mezzogiorno, ebbene quale è la classe sociale che ha espresso questa esigenza di solidarietà col Mezzogiorno? È la classe lavoratrice. E non soltanto attraverso l'insegnamento di Gramsci, ma con le prove recenti che i lavoratori di Genova e di Livorno hanno dato rinunciando a certi lavori di riparazione di navi a vantaggio di Napoli o Palermo. Questo dimostra la capacità dei lavoratori di assolvere a una funzione unitaria; alla quale capacità si aggiunge la specifica competenza tecnica che essi hanno dimostrato, non fosse altro attraverso quei documenti e relazioni dei Consigli di gestione ai quali mi riferivo all'inizio.

In modo commovente, pocanzi, l'onorevole Ducci affermava questa priorità dei lavoratori. Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, di aver sottoscritto una Costituzione in cui si parla di Repubblica fondata sul lavoro e non... sugli armatori. Per lo meno a questo potrebbero pensare quei colleghi a cui sembra inevitabile la rappresentanza degli armatori se si introduce quella dei lavoratori. Né dimentichino che, secondo le dichiarazioni ufficiali, questa legge avrebbe soprattutto uno scopo sociale, cioè quello di dar lavoro alle maestranze dei cantieri. E allora proprio di queste maestranze non credete di dover inserire la rappresentanza nell'organo consultivo che deve

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

assistere il Ministro nella assegnazione dei lavori?

Io volgo rapidamente alla fine, ringraziando i colleghi per la loro paziente attenzione.

Un'ultima critica noi abbiamo sollevato in sede di Commissione e la risolviamo qui, anche se non ci proponiamo di presentare un emendamento in proposito, perché ciò vorrebbe dire buttare all'aria la legge ed andare contro quel criterio di rapidità che accettiamo.

In questa critica vorremmo sentire solidali tutti i settori della Camera: anche nella legge, in esame, come nella legge Benni e come nelle precedenti leggi conservatrici, si stabilisce una serie di esenzioni fiscali. Si continua così quel sistema scandaloso, caotico per cui in Italia si fanno le leggi fiscali e subito dopo si buttano all'aria con infinite esenzioni; così si contribuisce all'evasione fiscale e si propaga questo malcostume, questa leggenda disastrosa, secondo la quale in Italia la legge è fatta per i fessi, la legge è fatta per contravvenirle.

Se non bastavano i contributi del terzo di costo, dovevano essere aumentati, conglobandovi le esenzioni fiscali. Insomma, contribuisca lo Stato a diminuire il costo delle navi, poiché la situazione lo richiede, ma nello stesso tempo esiga che gli armatori siano in regola col fisco, perché in Italia non siano solo gli operai, gli impiegati e i contadini a pagare le tasse.

Mi dichiaro d'accordo, infine, con l'onorevole Ducci anche per quanto riguarda il suo emendamento circa il Registro navale.

Onorevoli colleghi, erano queste le critiche che volevamo fare, le proposte che dovevamo presentare e che presentiamo alla Camera perché voglia, nel senso da esse espresso, migliorare la legge.

Molte volte ci avete richiamato alla necessità di una critica costruttiva: noi riteniamo di fare sempre — qualunque sia l'accanimento della nostra polemica — della critica costruttiva. Ho già detto e ripeto che non è da parte nostra che viene il sabotaggio all'unità e alla ricostruzione del Paese.

Al Governo il nostro appello è che non si perda ulteriore tempo, perché i cantieri abbiano lavoro. Noi invitiamo l'onorevole Saragat a ripetere davanti all'Assemblea quello che ha già avuto occasione di dirci in Commissione, quando ha riconosciuto che in questa situazione, alla vigilia di un impiego pesante delle maestranze in una

opera così importante per il nostro Paese, non è giustificabile alcun licenziamento nei Cantieri navali.

Ai colleghi della Camera il nostro appello è di voler introdurre nella legge, almeno nella misura alla quale noi ci siamo limitati, questo concetto della contropartita dello Stato, perché i denari dei contribuenti non vadano a fondo perduto, o peggio contro gli interessi della Nazione. Di una Nazione che — non dimentichiamolo — è anche una Nazione marinara, una Nazione che ha vecchie e gloriose tradizioni in questo campo che noi dobbiamo portare avanti secondo le esigenze dei tempi nuovi; una Nazione che da una giusta politica di costruzioni navali e da una giusta politica di traffici marittimi può trarre una delle fonti principali di lavoro, di benessere, di civile progresso. (*Vivi applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Serbandini, debbo ripetere a lei quanto ho detto poc'anzi all'onorevole Ducci: affretti la presentazione di codesti suoi emendamenti, se debbono essere posti in discussione.

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

FIORENTINO. Debbo brevemente replicare per chiarire alcuni punti toccati dall'onorevole collega che ha or ora cessato di parlare.

Quale modesto esperto di cose navali ed armatore libero io stesso, debbo dichiarare che le navi *Liberty* sono tutt'altro che inadatte allo scopo per il quale ci sono state date e sono delle ottime navi da carico. Infatti delle navi di 10.000 tonnellate di portata, le quali possono sviluppare circa dodici miglia di velocità con circa ventidue tonnellate di consumo di combustibile, non possono che essere classificate quali ottime navi.

Desidero ancora chiarire che il caso Giribaldi, cui si è accennato, non è in alcuna maniera da confondere con l'attività che nel campo anche della marina passeggeri svolge l'armamento libero. Il Giribaldi è stato un vero e proprio truffatore. La marina libera ha invece esplicato un lodevolissimo servizio anche nel campo passeggeri e non è possibile che si verificino gli inconvenienti, cui faceva cenno il collega, di navi inadatte, di navi non rispondenti alle norme internazionali, che partono in servizio emigranti, in quanto è perfettamente noto che le navi, per poter partire, debbono sopportare le visite e debbono avere il crisma delle Commissioni governative, le quali si atten-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

gono scrupolosamente a quelle che sono le norme circa la sicurezza della navigazione e le altre norme stabilite internazionalmente per il traffico dei passeggeri.

Per quanto riflette poi la proposta interessenza dello Stato per i contributi che esso dà, io ritengo che sia opportuno ripetere che lo Stato non si propone — nè deve proporsi — di fare alcun regalo agli armatori: nè a quelli privati, liberi, nè a quelli delle linee sovvenzionate e controllate dallo Stato.

I contributi, secondo il disegno di legge che abbiamo in esame, sono dati semplicemente per consentire agli armatori di costruire ad un prezzo che dovrebbe essere equo ed internazionale. Quindi, se si dà un contributo, questo non va certamente a profitto delle aziende armatoriali.

Ciò premesso, debbo dire che, a mio avviso, questo disegno di legge sulla ricostruzione navale, probabilmente, anzi certamente, contro lo stesso intendimento dell'onorevole Ministro proponente, è un poco una *boîte à surprise*. E permettetemi di illuminarvi sulla sorpresa, o meglio, sulle sorprese che essa può nascondere. Essa viene presentata come una legge, il cui scopo è principalmente di dar lavoro ai cantieri nazionali e favorire la ricostruzione della marina mercantile italiana; scopi ai quali, senza dubbio, tutti quanti sottoscriviamo con entusiasmo. E a chiunque non conosca profondamente le cose del settore della marina mercantile — a proposito della quale purtroppo esiste una grande superficialità di conoscenza — può sembrare dalla lettura di questo disegno di legge che esso possa rispondere in pieno agli scopi che si prefigge.

Poichè i nostri cantieri si trovano realmente senza lavoro ed è urgente provvedere, è stata chiesta per questo disegno di legge la procedura di urgenza. Purtroppo, però, la conseguenza è stata che l'esame delle Commissioni parlamentari è stato troppo affrettato e, a mio avviso, troppo superficiale, sicchè non si sono potuti o voluti approfondire i lati negativi, che pure esistono in questo disegno di legge. Se neppure in sede parlamentare questi lati verranno vagliati e compresi, io temo che questa legge possa risultare veramente deleteria per il settore dell'economia nazionale che fa capo alla marina mercantile libera. Per l'intelligenza di questi lati negativi, permettete che io vi illustri brevemente come stanno le cose.

La marina mercantile si divide attualmente in due netti settori: il settore che appartiene al gruppo Finmare, che esercita le

cosiddette linee di preminente interesse nazionale (e qui cade acconcio di far rilevare che mai ci sono state delle compagnie di preminente interesse nazionale, e mai si è accennato a queste compagnie in nessun documento ufficiale prima della relazione di codesta legge; esistevano — sono stati creati durante il periodo fascista — dei servizi che si sono classificati di preminente interesse nazionale, affidati a certe determinate compagnie, che in quel momento potevano e volevano esercitarli; e quindi io riterrei opportuno che si parli di servizi di preminente interesse nazionale e non di compagnie di preminente interesse nazionale); comunque, dicevo, esiste un settore che fa capo alla Finmare, che praticamente è controllato dall'I. M. I. ed è in maggioranza di proprietà dello Stato e con bilanci garantiti dallo Stato, e un altro settore, che vive di libera iniziativa, senza sovvenzioni e senza garanzie statali. Senza voler risollevarlo in questa occasione, nei suoi dettagli, la spinosa questione Iri-Finmare, è necessario qui ricordare che le compagnie Finmare — cioè l'« Italia », il « Loyd Triestino », l'« Adriatica » e la « Tirrenia » ottennero, in periodo fascista, privilegi veramente straordinari e con le leggi del 1936, n. 2081 e n. 2082, queste compagnie ottennero, non solo un privilegio fiscale molto rilevante, ma si videro addirittura garantiti i bilanci, ossia lo Stato si impegnò, non solo di rimettere gli eventuali *deficit*, ma di assicurare un quattro per cento di utile al capitale.

Questo, che può apparire una enormità, fu possibile, anzi fu necessario, quando per la vacua vanità fascista e per l'allegria finanza del tempo, i programmi marinari non furono basati sulle reali necessità della marina, ma su un prestigio imperiale. Era il tempo in cui si progettavano le cosiddette « frecce del mare » che dovevano raggiungere, nella mente esaltata dei propugnatori, le quaranta o trentacinque miglia orarie di velocità; era l'ora in cui, venuta meno la possibilità pratica di dar corso a costruzioni siffatte, si ripiegò su costruzioni del tipo *Conte di Savoia* e *Rex*, che, pur di proporzione e di velocità più modeste, superavano di gran lunga i limiti economici di esercizio.

Queste navi costosissime, che partivano talvolta semivuote, ma che servivano al prestigio fascista, furono pagate dagli italiani fior di miliardi di rimessa che lo Stato dovette compiere per effetto della citata legge.

Ma la legge n. 2081 è ancora operante, o signori, e per quanto non sia mai stato pos-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

sibile far vagliare dalle due Camere i bilanci di queste due compagnie privilegiate — pur pagando lo Stato il *deficit* — da fonte generalmente bene informata io ho i seguenti dati per l'esercizio 1946 - 47: *deficit* della « Terrenia », un miliardo e 600 milioni; *deficit* del « Triestino », 1.200.000; *deficit* dell'« Adriatica » 800 milioni. Soltanto l'« Italia » avrebbe dato un utile di circa 700 milioni, ma questo è dovuto alla circostanza fortunatissima, nella quale si è trovata, di disporre di navi passeggeri in un momento in cui questo traffico poteva essere esercitato con grandissimo lucro. A questi *deficit* devono essere aggiunti circa 3 miliardi ai quali si andrebbe ancora incontro per la perequazione del trattamento del personale di queste compagnie.

Ora, il collega poco fa ha detto che prima della guerra la proporzione tra armamento Finmare e armamento libero era del 40 e del 60 per cento. È un dato inesatto, inquantoché nel 1939, all'inizio delle ostilità, le navi possedute dal gruppo Finmare costituivano, complessivamente, circa 1.300.000 tonnellate di stazza lorda, mentre quelle che avevano gli armatori liberi erano circa 2.200.000 tonnellate.

Alla fine della guerra, ossia nel 1945, al gruppo Finmare erano rimaste circa 140 mila tonnellate e all'armamento libero circa 200 mila tonnellate.

Mi sembra, a questo punto, che occorrerebbe proporre un encomio alla politica marinara svolta fino ad oggi dal Governo e per la straordinaria iniziativa e per il lavoro svolto dagli armatori italiani dalla fine della guerra ad oggi. Pur avendo ricevuto — nonostante le navi fossero regolarmente assicurate — dei miserrimi indennizzi per danni di guerra, che hanno ammontato a circa il 7-8 per cento dei danni, la marina mercantile italiana è oggi risalita a circa 2.500.000 tonnellate. Di queste 2.500.000 tonnellate l'83 per cento circa è gestito dalla marina mercantile libera e il resto dalle flotte che fanno capo alla Finmare.

Questo mi pare che dimostri evidentemente la vitalità di questo importante settore dell'economia italiana.

Ora è accaduto che nella zona di Trieste gli alleati, per dare lavoro a quei cantieri, a quelle maestranze e ai marittimi di Trieste hanno autorizzato finanziamenti per circa 35 miliardi, a basso tasso di interesse, circa il 4 per cento, a valere sui fondi E. R. P. e a favore delle costruzioni navali.

Sarebbe sembrato giusto dare notizia di tali possibilità a tutti gli armatori italiani; invece, come voi sapete, quelle che si costrui-

ranno a Trieste, ed anche a Monfalcone, che è zona italiana, sono esclusivamente le navi del gruppo Finmare, e non soltanto del « Lloyd Triestino » che ha sede a Trieste, ma anche dell'« Italia » e dell'« Adriatica », che notoriamente hanno sede a Genova e a Venezia. Hanno a Trieste le filiali, ma a Trieste hanno sede tanti altri gruppi armatoriali che non ne hanno avuto comunicazione se non a cose fatte.

Si tratta di ben 116 mila tonnellate di costruzioni e si parla al solito delle navi da 25 mila tonnellate di stazza lorda, che corrispondono praticamente a navi di circa 40 mila tonnellate di dislocamento, navi che — a nostro avviso — sono ancora troppo grandi e troppo costose per la nostra economia.

Di nuovo delle navi di prestigio, navi che costeranno ancora un numero indefinito, imprecisabile di miliardi allo Stato italiano, che garantisce sempre l'utile del 4 per cento alla flotta Finmare.

Veniamo alla legge che ci occupa e che sembrava l'ancora di salvezza dell'armamento libero italiano.

Nell'articolo 1, si ha la sensazione che la legge sia aperta a tutti gli armatori italiani, ma l'articolo 2 spiega che l'ammissione ai benefici spetta all'onorevole Ministro della marina mercantile « sentito » il comitato tecnico.

Le pubbliche interviste e il pensiero parecchie volte espresso dall'onorevole Ministro della marina mercantile non fanno nessun mistero delle sue tendenze favorevoli alla marina controllata dallo Stato, com'è infatti, teoricamente, la Finmare. E, in quanto al comitato tecnico previsto dal disegno di legge, esso è composto essenzialmente da funzionari ministeriali che ben difficilmente possono non essere influenzati dalla politica ministeriale ed inoltre, come pare accertato, sarà chiamato a farne parte come tecnico il papà, direi il fondatore delle compagnie del gruppo Finmare.

Ma agli armatori liberi non è dato di intervenire in questo comitato. Non solo non è previsto che alcun tecnico di questo settore dell'armamento faccia parte di questo comitato, ma, anzi, sembrerebbe decisamente il contrario.

In quale proporzione, dunque, verrà divisa l'ammissione ai benefici di questa legge fra il gruppo Finmare e l'armamento libero?

L'onorevole Ministro avrebbe assicurato verbalmente che delle 260 mila tonnellate di stazza lorda da costruirsi intenderebbe riservarne circa la metà alla Finmare e l'altra

metà ai liberi. Intanto, anche in questo caso, il gruppo Finmare costruirebbe le 116 mila tonnellate di Trieste, più le 130 mila tonnellate della legge. Quindi un blocco di 246 mila tonnellate, mentre all'armamento libero sarebbero riservate soltanto 130 mila tonnellate.

Ma quali difficoltà potranno trovare gli armatori liberi nel comitato e delle quali si potrà far forte nelle decisioni l'onorevole Ministro?

Ma esiste un altro essenziale problema che la proposta di legge non affronta e non risolve: la questione del prezzo. Lo stesso articolo 2 della proposta di legge afferma che il Ministro, sentito il Comitato, provvede alla ripartizione delle navi da costruire ai vari cantieri nazionali. In altre parole, poiché si deve supporre che tale ripartizione sarà fatta dal Ministro equamente, ogni cantiere è fin dal principio assicurato di avere la sua parte di torta e soltanto quella, ossia non solo non ha nessuno stimolo a far prezzi di concorrenza, ma avrà invece tutto l'interesse di gonfiarli, tanto è sicuro che il lavoro non gli mancherà né potrà aspirare ad averne uno maggiore.

Ancora: chi sono mai questi cantieri nazionali? Essi sono per oltre l'ottanta per cento completamente nelle mani dell'I. R. I. o controllati dalla stessa. Di cantieri importanti, dico di quelli importanti, non restano fuori che quelli del gruppo Piaggio, ma non sarà certo questo gruppo a fare da calmiera ai prezzi, date le condizioni create dalla legge.

Una voce all'estrema sinistra. Vi è quello di Taranto.

FIorentino. Dunque gli armatori liberi italiani pensano giustamente che non vi sarà troppa garanzia che i cantieri quoteranno prezzi equi e che non si avrà la possibilità di creare fra essi alcuna concorrenza.

Anche supposto che l'onorevole Ministro accetti un emendamento che deleghi al famoso Comitato dell'articolo 3 o ad un Comitato simile l'indagine e la fissazione del prezzo, abbiamo visto che la composizione di questo Comitato non potrebbe dare, almeno nella proposta attuale, alcuna garanzia, fin quando gli interessi della Finmare e dell'I. R. I. vi siano prevalenti nella composizione e nella tendenza governativa.

Fra l'altro vi sarebbe da osservare che, poiché la Finmare è I. R. I. e la maggioranza dei cantieri è pure I. R. I., sarebbero possibili fra le parti contraenti degli accomodamenti e delle transazioni che mentre non intralcerebbero minimamente il programma di costruzione della Finmare per-

ché è la stessa cassa, che in fondo è la cassa dello Stato, potrebbero facilmente mettere nell'impossibilità di costruire armatori liberi che pagano di tasca propria.

Lo scopo dichiarato dalla legge è quello di mettere in condizione gli armatori di pagare dei prezzi internazionali. Ma quale garanzia hanno gli armatori che questo gruppo di cantieri consorziati farà dei prezzi equi, e che pertanto il principio che la legge si propone, vale a dire di equiparare i prezzi che si dovranno pagare a questi cantieri a quelli che sono quotati dai cantieri esteri, avrà effettiva attuazione? E finalmente, come è noto, durante la costruzione, nel periodo della costruzione, il prezzo è soggetto ad una variabilità, che talvolta raggiunge una notevolissima percentuale della cifra convenuta al momento del contratto. Chi è che garantisce e come si garantisce l'armamento di questa variabilità, che può essere soltanto in funzione delle circostanze italiane?

Finalmente vi è il problema del finanziamento. Premessi gli altissimi costi odierni (perché infatti una nave tipo da 25 mila tonnellate di stazza lorda da passeggeri, come quella progettata, costerebbe non meno di 15 miliardi, e una nave sulle 10 mila tonnellate, come quella che si proporrebbero invece di costruire alcuni armatori liberi, costerebbe circa 4 miliardi) ci troviamo in presenza di cifre che nessuno, né i liberi, né quelli controllati dallo Stato, possono affrontare senza adeguati finanziamenti. Almeno per un certo genere di costruzioni di qualità, il problema del finanziamento è dunque un problema essenziale. Ora, esistono a questo proposito delle gravi difficoltà che la proposta di legge non risolve per i liberi, che, anche per questo motivo, non potranno costruire navi di qualità e di importanza adeguata ai traffici che essi già oggi esercitano. Mentre la Finmare ha la possibilità, attraverso le emissioni di obbligazioni, garanzie statali, prestiti esteri ecc. di poter risolvere per altre vie questo problema. Basti pensare all'affidamento che la Finmare può dare ai suoi finanziatori attraverso il bilancio garantito dalla famosa legge n. 2081, mentre gli armatori liberi, se falliscono, nessuno li salva.

Questo disegno di legge, apparentemente innocua politicamente, ed utile socialmente ed economicamente, contiene la più grave minaccia ad una delle poche attività che sono rimaste nel nostro Paese economicamente sane: la marina mercantile libera,

la quale oggi gestisce oltre i tre quarti della flotta nazionale senza chiedere alcuna garanzia o contributo allo Stato, ma anzi, pagando fior di milioni di tasse, sarebbe rapidamente soffocata dalla marina parastatale che potrebbe mettere senza rischio in linea navi esuberanti, qualitativamente e quantitativamente, gravando però in avvenire con la costruzione delle unità troppo grandi e troppo costose progettate, anche maggiormente di quanto ha fatto finora, sulle casse dello Stato.

Occorre, inoltre, rilevare che sembra che l'onorevole Ministro della marina mercantile si faccia delle pericolose illusioni sulle possibilità di espansione della nostra marina mercantile se egli, come ha recentemente dichiarato in una intervista, pensa che a questo primo programma di 260.000 tonnellate di stazza lorda potrà farne seguire un secondo, un terzo e così via, dando indefinitamente lavoro ai cantieri nazionali.

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

FIorentino. La verità è molto peggiore: noi siamo vicini alla saturazione del nostro fabbisogno mercantile, che in certi settori è già in crisi, come dimostra la paurosa caduta dei noli delle cisterne e delle navi da carico. Il transito marittimo dei passeggeri di classe subisce una fortissima concorrenza da parte dei trasporti aerei, i quali godono ogni mese che passa, si può dire, di perfezionamenti e di ampliamenti, mentre i passeggeri per affari o per turismo vanno sempre più orientandosi verso gli indiscutibili vantaggi che la navigazione aerea offre come economia di prezzo ed incomparabile rapidità. Anche nel campo emigranti stanno sorgendo delle notevoli difficoltà. Ho voluto studiare le statistiche dei trasporti aerei e mi risulta che nell'anno che si chiude adesso ben 113.000 passeggeri circa hanno transitato in volo da e per l'Italia per destinazioni transoceaniche. Basterà enunciare questa cifra, per rendersi conto della grave minaccia che il traffico marittimo dei passeggeri di classe sopporta e dovrà maggiormente sopportare per effetto dei traffici aerei.

Costruire oggi delle navi, che abbiano tutte le caratteristiche di velocità e di grandiosità, che le rendono costosissime ed adatte a rispondere alle esigenze delle sole classi turistiche e degli uomini di affari — perché gli emigranti non hanno grande interesse di arrivare due giorni dopo e con una nave

senza lussi esagerati — è un errore che può osare di permettersi solo chi non paga di tasca propria o di persona. Come è congegnata oggi la legge, se essa passasse, noi vedremmo invece costruire solo navi di tal fatta e vedremmo l'astensione quasi totale dalle nuove costruzioni di tutta la marina mercantile libera, che si vede minacciata da una irresponsabile concorrenza.

La Costituzione, infine, sancisce che ad ogni legge che prevede una uscita deve corrispondere una entrata. Quali sono le entrate che si contrappongono alle incommensurabili uscite che, attraverso la rete di questa legge, lo Stato sarà chiamato a pagare per effetto della famosa legge 2081 e per effetto dell'aumentata flotta di queste compagnie che, fin dal loro inizio, sono state sempre passive? Vuole la Democrazia cristiana, che ha promesso di non soffocare la libera iniziativa (cosa del resto che è sancita anche dalla nostra Costituzione), soffocare la marina mercantile libera nazionale ed avviare definitivamente al controllo ed alla garanzia statale un settore che nemmeno nella laburista Inghilterra si è neppure lontanamente pensato di sottrarre alla libera iniziativa privata? Vuole la democrazia cristiana, che è il partito al Governo e che ha la maggioranza assoluta in quest'Aula, assumersi la responsabilità di ingrandire smisuratamente e di rendere così insolubile il problema I. R. I-Finmare, che già preme tanto gravemente sul bilancio della Nazione, e varare una legge che ha in sé il germe della incostituzionalità? Vogliono questo anche gli altri partiti? E poiché non è possibile, attraverso affrettati emendamenti, con un procedimento di urgenza, rammentare i lati negativi di questa proposta di legge e non credo che sia conveniente continuare a varare delle leggi la cui inapplicabilità o pericolosità è palese fin dalla presentazione in questa Camera, io chiedo che questo progetto di legge venga brevemente rinviato per un più accurato studio degli organi parlamentari. È certo che costerà meno allo Stato il mantenimento degli operai presso i cantieri dell'I. R. I. per un altro breve periodo, che il miglior studio della legge potrà richiedere, anziché mandare alla rovina la marina mercantile italiana libera e far costruire una serie di navi antieconomiche.

Il problema Finmare dovrebbe essere esaminato e risolto a parte, con criteri adeguati alla realtà ed agli interessi della economia nazionale, non secondo delle ideologie politiche. I cantieri devono essere stimolati a perfezionarsi e a mettersi su di un piano

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

economico e non adagiarsi in comode posizioni di lavoro sicuro ed a prezzi alti. I cantieri potranno, come dovranno, in avvenire concorrere anche con l'estero, dato, ripeto, che la marina nazionale ha tutt'altro che delle possibilità di espansione illimitata, e si eviterà così il ripetersi di situazioni che sono costate allo Stato, solo in quest'ultimo esercizio, oltre 50 miliardi.

Mi auguro che la mia voce, che ha raccolto non quella di qualche interesse privato contro il pubblico interesse — come ho sentito che qualcuno penserebbe — ma la voce del vero interesse di tutte le circa 600 aziende armatoriali libere, aziende nelle quali nessuno ha il monopolio perché il gruppo più forte ha solo il 4 per cento, aziende che hanno presentato in questi giorni un memoriale al Governo per esprimere la loro profonda perplessità ed allarme per gli aspetti negativi che ancora presenta questa proposta di legge; mi auguro che questa mia voce venga da voi seriamente valutata (*Commenti all'estrema sinistra*), altrimenti se questo discorso passerà semplicemente all'archivio, servirà purtroppo a dimostrare in avvenire a chi tocca la responsabilità delle conseguenze, dannose per il nostro Paese e per il vero interesse dei lavoratori, che io ho sentito il dovere di denunciare. (*Applausi all'estrema destra*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

FUSCHINI

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

CORBINO. Onorevoli colleghi, consentitemi di constatare come in 40 anni si sia mitigata la violenza delle discussioni di carattere marinaro nel nostro Paese. Quarant'anni fa, su una legge analoga a quella che noi discutiamo, si verificò un incidente, dal quale probabilmente ha avuto origine il fatto che i calamai sono ora attaccati ai banchi. Un calamaio volò allora da uno dei banchi dell'estrema sinistra verso il banco del Governo, dove al posto dell'onorevole Saragat vi era l'onorevole Schanzer, Ministro delle poste, dal quale Ministero, non si sa per quale misteriosa ragione, in quel tempo dipendeva la marina mercantile (*Si ride*). Oggi abbiamo i calamai attaccati, ma in verità li avremmo potuti avere anche sciolti: non vi sarebbe stato nessun rischio di vedere proiettili carichi di nero inchiostro correre dai banchi dei deputati, quasi vuoti, ai banchi del Governo,

insolitamente più pieni delle sedute precedenti, del che io sono grato agli onorevoli Ministri perché hanno per lo meno aumentato il numero degli ascoltatori (*Si ride*).

Discutiamo, dunque, di una legge sulla marina mercantile. La marina mercantile ha formato sempre oggetto di discussioni particolari in seno al Parlamento, non soltanto perché è una forma di attività, dal punto di vista sentimentale, direi quasi, *sui generis*, ma perché è un'attività *sui generis* dal punto di vista economico.

Noi, in molti altri campi di attività, non vediamo il concorso dei consumatori e dei contribuenti nel mantenere in piedi una certa industria: non lo vediamo perché quando si tratta di prodotti consumabili all'interno si pone un dazio doganale, aumenta il prezzo del prodotto ed il consumatore ignora quanto di quello che egli paga sia costo di produzione e quanto invece difesa doganale.

Ora bisticcerò con l'amico Cavinato, perché porterò proprio un esempio che lo riguarda. Noi facciamo in Italia qualcosa come 50 mila autovetture all'anno. Al prezzo minimo di 1 milione per vettura, sono 50 miliardi che i consumatori pagano alle industrie che producono autovetture. La protezione doganale è per lo meno del 20 per cento, il che significa che l'industria automobilistica costa ai consumatori italiani 10 miliardi all'anno: cifre minime. Noi ci stiamo bisticciando da cinque giorni, e continueremo ancora a bisticciarci per almeno altri cinque giorni, su armamento libero e armamento sovvenzionato, su cantieri e navi mercantili, per erogare 8 miliardi all'anno, per tre anni. Credete pure che, in realtà, la marina mercantile è una specie di cenerentola fra le industrie italiane, perché è la sola forma di attività che è obbligata a fare il bucato all'aperto, a mostrare i conti delle aziende a tutti i cittadini contribuenti. Le altre aziende fanno il bucato al chiuso e non mostrano i loro conti ai cittadini consumatori. Non lo fanno i cotonieri, né i lanieri, né i chimici ecc., tutti esenti dalla necessità di esporre la vera situazione della loro industria. E, mentre il povero Ministro della marina mercantile deve stare qui per dieci giorni a difendere un disegno di legge che in tutto grava sull'erario per 34 miliardi in tre anni, il suo collega del commercio estero, alla chetichella, senza che nessuno sappia con quali criteri, sta preparando le tariffe doganali con le quali i contribuenti e i consumatori italiani pagheranno molto, ma molto di più di quello che non siano chiamati

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

a pagare i contribuenti per la marina mercantile.

Da che cosa nasce questa differenza? È effetto della tecnica: le navi girano per il mondo, sono noleggiate da gente che non guarda la bandiera, salvo i privilegi garantiti da leggi speciali. Ciascuno noleggia la nave che costa di meno. Perché non si noleggiano che navi, per esempio, italiane o navi norvegesi: perché? Perché le navi italiane o norvegesi si contentano poniamo di un nolo di 9 scellini e undici pences, in confronto dei dieci scellini che domandano le altre navi. Dato ciò, tanto la Finmare, quanto l'armatore privato, deve avere a sua disposizione la nave che gli consenta di fare i noli più convenienti; tali cioè da poter battere la concorrenza delle navi similari straniere. A questo punto allora dove deve l'armatore comprare la nave? Dove la nave costi meno. Se il cantiere italiano non può costruire la nave al prezzo del cantiere inglese, e al cantiere non si può concedere il dazio come lo si dà alle autovetture o al tessuto di cotone o al tessuto di lana, se noi vogliamo far lavorare i cantieri dobbiamo metterli in condizione di parità col cantiere straniero. Si fa allora un calcolo molto semplice e si dice: il cantiere italiano produce a 100 e quello straniero a 70. Le 30 unità differenziali, non potendole dare col dazio, vengono date col premio; ma siccome il premio è erogato sul bilancio dello Stato, ecco la necessità della legge, per cui marina mercantile e cantieri navali hanno un trattamento diverso da quello delle altre industrie. Abbiamo avuto così parecchie leggi: la prima, quella del 1885, fu nefasta, perché da quella legge sono nati tutti i guai che noi dobbiamo risolvere da ora in avanti. Avevamo allora l'industria delle costruzioni navali in legno; ma siccome nel mondo si passava alle costruzioni navali in ferro, per aiutare l'industria delle costruzioni navali in legno si fece una legge con la quale si aiutavano le costruzioni navali in ferro. Ci siamo comportati come se oggi, di fronte ad una crisi, per esempio, dei produttori di cappelli di feltro, aiutassimo la produzione di elmetti di acciaio. La legge del 1885 è nata con questo difetto fondamentale, e da essa legge sono nati i cantieri navali in ferro. Quella legge costò in dieci anni 39 milioni pari in lire attuali a circa 20 miliardi. Dopo 10 anni, la legge fu rinnovata, nel 1896; ed in questa occasione si fece una legge per eccesso di protezione: imitammo allora la Francia e la imitammo così bene che avemmo anche da noi le famose navi *chercheurs de prime*, cioè

navi che navigavano, non per trasportare merci, ma per guadagnare premi, navi che facevano quindi le rotte più disparate: da Melbourne a Valparaiso, da Valparaiso a Odessa, da Odessa a New York, da New York a San Francisco di California attraverso lo stretto di Magellano.

Quella legge fu eccessiva: nel 1901 la si corresse, poi la si rinnovò nel 1911-13 dopo che nel 1909 s'era tentato di risolvere il problema delle linee sovvenzionate, problema sul quale cadde nel 1909 il Ministero Giolitti, e dopo tre mesi venne su il Ministero Sonnino; e dopo tre mesi venne su il Ministero Luzzatti che, con le leggi Leonardi-Cattolica, riuscì a trovare un temperamento accettato da tutti.

Con la prima guerra mondiale, si ebbero gli errori del decreto De Nava e poi il decreto Belotti; venuto il fascismo la marina mercantile diventò uno degli strumenti di espansione imperialista del regime: legge Benni, sovvenzioni marittime, Finmare, grandi transatlantici.

Seconda guerra mondiale: scomparsa quasi totale della marina mercantile, come era logico che accadesse e come io, modestamente, prevedi nel 1942, quando in piena guerra mondiale, mentre gli eserciti dell'Asse avanzavano dappertutto, ebbi il coraggio di scrivere:

«Alla fine della guerra della marina mercantile italiana e della marina mercantile giapponese non resteranno che poche navi ad attestarne il ricordo». Superata la crisi del dopoguerra finalmente ci dobbiamo porre il problema: che cosa ne dovremo fare dei cantieri navali, che cosa ne dovremo fare della marina mercantile?

È un problema che ci siamo posti periodicamente dal 1885 in poi e non è stato mai risolto: malgrado le speranze del collega Serbandini, sono convinto che non lo risolveremo neanche adesso.

Però, dal punto di vista concreto, dobbiamo cercare di uscire dalla situazione attuale. I problemi odierni sono più tecnici che politici ed io debbo prender atto con viva soddisfazione dello spirito di collaborazione che questa volta è venuto — malgrado naturalmente le differenze ideologiche su quel che può essere il contenuto dell'impresa di Stato in contrapposto all'impresa privata — dai colleghi della estrema sinistra.

Effettivamente noi ci troviamo, forse per la prima volta, di fronte ad una legge che trova la sua giustificazione tecnica, etica, politica e sociale nel fatto che in tutti i settori della Camera, salvo qualche dettaglio che non concerne il problema specifico della legge, ma il

futuro assetto delle linee sovvenzionate, su questa legge sono quasi tutti d'accordo. Sono perfino d'accordo io, il che, dato il mio spirito ipercritico, non è da trascurarsi.

V'è, purtroppo, sempre il tema fondamentale del legame tra siderurgia, cantieri e marina mercantile. Non siamo mai riusciti a rompere questo legame, perché la siderurgia reclama i cantieri come suoi clienti, i cantieri reclamano l'armamento nazionale come proprio cliente e quindi quello che noi diamo apparentemente a favore della marina mercantile in realtà si divide in tre gruppi: marina mercantile in senso stretto, cantieri navali in senso stretto e industria siderurgica.

Io ho fatto il conto di quello che è costato il protezionismo marittimo in Italia dal 1885 al 1913. Sapete a che cosa corrisponde la protezione della siderurgia? Su centottantasette milioni spesi, 47 sono andati a favore della siderurgia e solo 140 a favore dei cantieri e della marina mercantile.

Oggi ci troviamo nelle condizioni ideali, per rompere questo cerchio, perché la siderurgia è completamente da riorganizzare, e bisogna riorganizzarla su basi che rendano possibile la vita di un'industria siderurgica italiana, anche se a noi manca il carbone ed il ferro adatti perché il prodotto italiano sia accettabile per ragioni di costo.

Io credo che questo problema, con buona volontà, sia solubile, e noi potremo risolverlo perché, ripeto, si tratta di industrie per la massima parte controllate dall'I. R. I. e perciò praticamente nelle mani dello Stato. Comunque questa legge lega in certo senso i cantieri all'obbligo di usare materiale nazionale. Mi riferisco all'articolo 4. Questo vi indica uno degli elementi fondamentali che stanno come all'inizio a base della nostra industria dei cantieri navali.

Caratteri tecnici della legge. Cercherò di essere breve per non abusare del vostro tempo, onorevoli colleghi. V'è il problema dell'articolo 2: è un problema gravissimo, che pone a carico del Ministro delle responsabilità veramente notevoli e ci deve rendere quindi molto pensosi nell'approvarne il contenuto.

Onorevole Saragat, noi siamo amici di vecchia data e quindi lei comprenderà bene come in quanto io sono per dirle non vi sia il più lontano dubbio né sulla sua capacità specifica, né sulla sua attitudine generica a risolvere problemi di questa natura: ma debbo dirle che un uomo solo, il quale debba far fronte ad un urto di interessi notevoli come quello che si appalesa fra i cantieri navali e

gli armatori aspiranti, si troverà imbarazzato quando avrà molto potere nelle mani.

Qui si parla di armamento libero e di armamento di Stato, ma si badi che anche nell'armamento di Stato vi sono dei conflitti, e non è da credere che tali conflitti siano più tenui di quelli che si manifestano presso l'armamento libero. Il direttore dell'azienda dello Stato difende gli interessi dell'azienda alla cui direzione è preposto con vigore non minore di quel che non difenda gli interessi della propria azienda un armatore privato, perché è evidente che il direttore dell'azienda di Stato considera gli interessi dell'azienda stessa quasi come cosa propria e non come cosa statale.

V'è poi l'articolo 34, su cui ha richiamato l'attenzione l'onorevole Orlando. Quel rimettersi al Regolamento della legge vecchia, io credo che sia tecnicamente sconsigliabile. Del resto, la legge che noi stiamo discutendo andrà in Senato probabilmente in gennaio; non credo che potrà essere approvata in questo scorcio di lavori. Ed allora io penso che il Ministro avrebbe il tempo di preparare un nuovo Regolamento, o per lo meno quella parte del Regolamento, atta ad aggiornare le norme che dovrebbero essere applicate in questa sede speciale.

Vi è poi l'entità del contributo. Questa entità, a mio giudizio, è superiore a quella che occorre. Gli uffici del Ministero, per la parte che concerne i compensi di costruzione, chiamiamoli così, si sono riferiti al rapporto 1 a 100 per i prezzi prebellici del materiale rispetto ai prezzi attuali. Questo rapporto è certamente superiore alla realtà, e probabilmente potrebbe essere ridotto di un 20 per cento. E io sono ugualmente convinto che anche il contributo di esercizio sia superiore a quello che effettivamente occorre, tanto che — non perché pretenda che la Camera li approvi, ma perché penso che su questo punto una discussione tecnica approfondita sia necessaria — ho presentato degli emendamenti che tendono a ridurre del 10 per cento tutti i tipi di contributi dello Stato. Sarei disposto però a non insistere sui miei emendamenti ed eventualmente ad aumentare alquanto i contributi, per accedere alla tesi dell'onorevole Serbandini diretta ad eliminare le esenzioni fiscali. La politica delle esenzioni fiscali, infatti, a mio giudizio, dovrebbe essere abbandonata, perché nelle esenzioni fiscali si nasconde sempre una forma di aiuto non facilmente determinabile. Ed è quindi questa una delle ragioni per le quali da tempo,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

fin da quando avevo collega alle finanze uno dei vostri (*Indica l'estrema sinistra*) io sostenevo la necessità di abolire gradualmente le oasi, nelle quali i contribuenti, che vogliono sottrarsi ai rapporti con il fisco, vanno facilmente a rifugiarsi. Per moralizzare il nostro ambiente fiscale bisogna che il contribuente sappia che non v'è alcun punto, in nessun settore della vita economica, in cui egli si possa ricoverare, sicuro di non essere perseguitato dagli agenti del fisco. Ma questo è un problema che esamineremo a suo tempo, quando parleremo della riforma tributaria.

Ora, onorevoli colleghi, qui il problema a mio giudizio è questo: noi dobbiamo far lavorare i cantieri. Essi ci sono e non li possiamo abolire da un giorno all'altro; li razionalizzeremo e cercheremo di farli specializzare per determinati tipi di navi. Sarà questo compito dell'I. R. I., per la parte che concerne l'assetto tecnico, e sono convinto che con un certo sforzo una razionalizzazione potrà essere ottenuta. E lo potrà essere, perchè dirigenti e maestranze, quando siano veramente innamorati del loro lavoro (ed io mi auguro che lo saranno sempre), hanno capacità e attitudini tali da poter consentire un serio processo di razionalizzazione. Il problema economico che noi oggi ci dobbiamo porre è questo: che cosa devono costruire questi cantieri? Che tipi di navi devono fare? Ora, come voi sapete, le navi son navi; ma oggi vi sono navi comuni e navi specializzate e la scelta del tipo dipende dalle condizioni del mercato.

Quali sono le prospettive per il futuro? Navi da carico per merci da trasportare alla rinfusa: zero prospettive favorevoli; non ve n'è nessuna. Il mondo ha almeno 20 milioni di tonnellate di navi di più di quelle che servono, ed esse non sono affondate, perchè v'è il rischio della guerra. Se si raggiungesse un accordo che allontanasse la guerra, noi potremmo tranquillamente affondare quasi 20 milioni di tonnellate di navi da carico, o utilizzarle per ferro vecchio. V'è deficienza di rottami nel mondo ed esse potrebbero andare a finire là.

Quindi, come criterio economico, non una lira per costruire navi da carico per il trasporto di merci in massa. Badate che non ci dobbiamo fare illusioni sul fatto che noi non riusciamo a trasportare tutte le merci che importiamo. È successo in questi giorni un episodio molto significativo che non ho visto accennare da nessuno degli oratori che mi hanno preceduto.

Come voi sapete le merci americane che arrivano in Europa devono essere trasportate per il 50 per cento da navi americane, e per il 50 per cento da navi dei Paesi ai quali le merci sono dirette. Noi avevamo chiesto che — siccome vi sono alcuni Paesi che partecipano all'E. C. A. i quali non hanno una marina mercantile, o se l'hanno non è adeguata per assorbire tutto il 50 per cento che ad essi spetta — le nostre navi fossero utilizzate per trasportare quella parte del 50 per cento degli altri Paesi i quali non riuscivano a trasportarla per proprio conto.

Il comitato centrale di Parigi dell'E. C. A. è andato oltre, ed ha stabilito di escludere dalla percentuale del 50 per cento le merci in massa — carbone, grano e petrolio — lasciando che queste merci siano trasportate dalle marine dei Paesi interessati. Questa esclusione è basata sul fatto che il costo del trasporto per le navi americane è di almeno il 50 per cento superiore a quello delle navi inglesi, italiane, greche, spagnole eccetera. E questa è la ragione per la quale gli Stati Uniti d'America o non avranno mai una marina mercantile grandissima o, se l'avranno, dovranno pagare molto salato il piacere di poter vedere gonfiare le cifre delle loro navi nelle statistiche.

Ma sapete che cosa è successo? Appena la notizia della deliberazione dell'E. C. A. è arrivata in America si è avuta una reazione formidabile: la Commissione della marina mercantile del Congresso si è ribellata, dicendo che questo provvedimento colpirebbe la marina mercantile americana. E naturalmente si è anche ribellato il C. I. O., che sarebbe il « Giulietti » degli Stati Uniti d'America (*Ilarità*), che non vuole che circa 300 navi da carico americane passino in disarmo.

Quindi, nessuna illusione che noi potremo trasportare tutte le merci che ci servono; e non potremo nemmeno trasportare tutti i viaggiatori che ci servono. Questa riserva del trasbordo delle merci nei propri porti è una illusione che rimonta all'epoca della potenza olandese che l'Inghilterra riuscì, con Cromwell, ad abbattere.

Se ogni Paese dovesse trasportare il 50 per cento delle merci che importa e il 50 per cento delle merci che esporta, dovremmo trovare dei Paesi neutrali in cui fare il trasbordo da una nave all'altra per rispettare la regola universale del trasporto della mercanzia sotto la propria bandiera.

Quindi, navi da carico niente!

Io avevo la ventura di essere Ministro del tesoro quando abbiamo comprato le prime 50 *Liberty*, ed ho avuto il piacere di poter dare l'anticipo necessario per i primi acquisti. Però (non so se qui ci sia qualcuno che possa farne testimonianza), in quell'occasione io dissi: per quest'anno consento di comprare le *Liberty* perché ancora per un anno e forse per un anno e mezzo i noli ne consentiranno l'ammortamento; ma dopo, per mio conto, non ne dovrete comprare più neanche una!

E forse, se il mio indirizzo fosse stato seguito, noi avremmo oggi trenta o quaranta *Liberty* di meno, qualche dollaro in meno da pagare e qualche armatore in condizioni meno traballanti di quelle in cui effettivamente si trovi!

Petroliere: anche qui v'è una situazione presso a poco analoga. V'è stata un'euforia delle petroliere, e l'onorevole Orlando questa mattina ci parlava di petroliere di 30 mila tonnellate con 18 nodi di velocità. Sì, queste sono petroliere che si costruiscono non per ragioni economiche, bensì per ragioni strategiche, perché servono a trasportare il petrolio da una base all'altra e devono avere velocità elevata per sfuggire all'attacco dei sommergibili; ma dal punto di vista economico non gioverebbero.

Ma per il petrolio le prospettive sono ugualmente brutte. Per le merci in massa, la previsione quella della diminuzione delle quantità da trasportare. L'Europa si rimetterà a produrre grano che serve per dare da mangiare, si rimetterà a produrre carbone per le sue industrie, e quando verrà meno l'importazione di grano e di carbone dall'America, sarà come se i cantieri varassero milioni di tonnellate di stazza all'anno virtualmente.

Lo stesso accadrà per le petroliere, per le quali l'euforia è nata dal fatto che il mercato degli Stati Uniti, che prima era autonomo e produceva tanto petrolio quanto ne occorreva, ora è diventato importatore dall'estero. Ma il sorgere di potenti raffinerie nel Mediterraneo, e più specialmente in Italia (che diventerà il centro di raffinazione di tutti i minerali grezzi di tutto l'Oriente, con nostro grande vantaggio perché potremo collocare in questa lavorazione decine di migliaia di operai) porterà come conseguenza la riduzione della richiesta delle petroliere. Andiamo dunque piano a costruirne ancora di nuove, e soprattutto a costruirne di grandi e di veloci!

E allora che cosa resta? Restano due settori: navi miste e navi da passeggeri, i

due settori nei quali la guerra ha tagliato in maniera spaventosa! Mentre il tonnellaggio mondiale è molto più alto di quello del 1939, nei settori di navi miste e navi da passeggeri noi siamo al 10-15 per cento delle cifre dell'anteguerra; ed è proprio qui, invece, che le prospettive di traffico sono le migliori, perché si dovranno pur riprendere i collegamenti coi vari mercati del Nord Europa e dell'Europa orientale attraverso il Baltico e attraverso il Mar Nero, perché se non si dovessero riprendere, vuol dire che sarà successo qualche grosso cataclisma, e allora non ci occuperemo più qua dentro della marina mercantile. Se l'unità economica del mondo dovrà riprendersi, i traffici con l'Oriente li riprenderemo e potremo anche riprendere a lavorare con la Russia, caro Serbandini. Non vi sono difficoltà derivanti dal piano Marshall: l'America non ci ha neanche vietato di dare la *Giulio Cesare* alla Russia. L'abbiamo data. Lei vuole che ci vietasse di dare navi mercantili? No.

Dunque noi riprenderemo i traffici con l'Oriente, ed allora ci serviranno le navi. È su questo punto che la richiesta dell'onorevole Serbandini rispetto al programma del Governo ha fondamento, e forse sarebbe stato meglio che noi avessimo prima discusso il piano delle nostre future linee sovvenzionate, e poi questa legge. Si può consentire l'inversione dell'ordine del giorno nel tempo, e cominciare da questa, nell'intesa che il problema della sistemazione delle linee sovvenzionate sia affrontato dal Governo rapidissimamente, che si tenga conto delle esigenze attuali del traffico, delle probabili esigenze future, delle disponibilità attuali di bilancio, delle disponibilità che avremo quando questa legge avrà avuto la sua applicazione. Allora sì, ci potremo fare un quadro di quello che ci serve per assicurare le comunicazioni fra il continente e le isole, fra la Madrepatria e quelle che furono, e speriamo che tornino, le sue terre nell'Africa, per assicurare le comunicazioni fra l'Italia e l'Africa occidentale e l'Africa orientale, e l'Oriente vicino e l'Oriente lontano, e potremo risolvere il problema che oggi crea, in un certo senso, la preoccupazione dell'armamento libero. L'armamento libero ha avuto maggiore iniziativa (gli organismi di Stato sono sempre un pò pigri, sono affetti da elefantiasi, si muovono con lentezza) e ha prevenuto l'armamento di Stato in alcune di queste iniziative. Non credo che sia questo un motivo per preconstituire dei diritti, ma non dev'essere neanche un elemento per poterlo escludere da eventuali

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

partecipazioni a gestioni future delle linee sovvenzionate nelle condizioni che il Governo stabilirà a suo tempo.

Restano le navi da passeggeri.

Sono d'accordo con i due colleghi che mi hanno preceduto, nel considerare alquanto esagerata la preoccupazione relativa alla concorrenza delle linee aeree. Pulcinella diceva che in mare non vi sono taverne e Catone si lamentava che un' volta era andato per mare in un posto in cui poteva andare per terra.

Fra tutti quelli che si muovono, siamo moltissimi coloro i quali abbiamo forse la reativa, conservatrice, reazionaria abitudine mentale di preferire di andare per terra o per mare anzichè per aria in qualche posto. Se oggi si viaggia molto per aria è perchè non vi sono mezzi di viaggio più tranquilli per mare. E per le navi da passeggeri vi sono larghe prospettive, larghissime prospettive, tali da incoraggiarne la costruzione. Queste prospettive si riferiscono ai viaggiatori di lusso, sia che si tratti di coloro che viaggiano per affari, e che devono servirsi dei mezzi aerei per guadagnare tempo, sia di coloro che viaggiano per divertirsi, per il gusto di viaggiare. Noi siamo povera gente, non conosciamo questa immensa gioia di viaggiare per mare in primavera e in estate. Eppure essa è una delle cose più belle che l'uomo ricco si possa permettere: quindi, gente di lusso che viaggerà nei piroscafi ce ne sarà sempre abbastanza per riempire le cabine dei piroscafi che già vi sono e di quelli che verranno.

Poi ci saranno gli emigranti. Qui le proporzioni numeriche non si possono valutare, ma, in ogni caso, il flusso emigratorio dovrà riprendere. Esso riprenderà per l'America del sud e per l'Australia, ove vi sono indici certi di una modificazione della politica di emigrazione. Riprenderà verso l'Africa centrale, dove si stanno scoprendo delle possibilità di sviluppo economico che avrà probabilmente proporzioni formidabili in un prossimo avvenire. Viaggiatori da trasportare ne avremo, ma, come li dovremo trasportare? Ecco il problema. Navi da 25 mila tonnellate, si dice. Va bene. Io vorrei domandare all'onorevole Saragat non il tonnellaggio, ma la velocità. Perchè il tonnellaggio non conta. Quello che conta è la velocità. Voi sapete meglio di me che l'incremento della velocità in mare costa proporzionalmente molto più di quello che non si creda. Valga un esempio. Voi ricorderete il *Mauritania*, gemello di quel famoso *Lusi-*

tania, che fu affondato dai tedeschi, e che dette poi origine all'intervento nord-americano nella prima guerra mondiale. Il *Mauritania* faceva allora 25 miglia all'ora. Il costo della velocità del 23°, 24°, 25° miglio era uguale a quello delle 22 miglia precedenti. Il che significa che se il *Mauritania* avesse navigato a 22 nodi, anzichè a 25, la spesa di esercizio per il fattore motore e per il consumo di combustibile sarebbe stata della metà. I progressi della tecnica della costruzione delle macchine marine hanno fatto sì che dopo qualche anno il 25 costava come il 22 di prima, e il 28 costava come il 25 di prima. E fu allora che cominciò quella gara per la conquista del «nastro azzurro», che è una delle cose più belle della storia navale d'Europa negli ultimi anni.

Il vecchio *Mauritania*, era rimasto a fare il traghetto Southampton-New York in quattro giorni e mezzo, ma un bel giorno ebbe il gran dispiacere di sentire che un altro piroscafo, il tedesco *Bremen*, lo aveva battuto, e aveva conquistato il «nastro azzurro». Allora tutte le marine europee si lanciarono in una gara a chi avesse il transatlantico più veloce, come tra i proprietari di scuderie vi è la gara a chi ha il cavallo più veloce. E poichè non si pensò che l'incremento di velocità costa tanto, si ebbe che i governi europei cominciarono a spendere fior di quattrini facendoli pagare ai contribuenti. L'Inghilterra costruì quasi col 50 per cento a carico dello Stato i due *Queen*; la Francia costruì il *Normandie* alle stesse condizioni; la Germania l'*Europa* e il *Bremen* e, noi, il *Rex* ed il *Conte di Savoia*. E i contribuenti europei pagavano per consentire ai miliardari americani di venire in Europa con quattro ore di anticipo, pagando quello che avrebbero pagato se fossero arrivati quattro ore dopo. In quella epoca, gli Stati Uniti non avevano una politica navale innestata sulla politica della marina mercantile, e arrivarono alla conclusione che dal momento che i governi europei erano così scemi da sovvenzionare la marina di lusso, non c'era motivo che li sovvenzionassero loro.

I levrieri dell'Atlantico sono stati decimati dalla guerra: i nostri due perduti in malo modo; i due tedeschi perduti anch'essi in malo modo e il *Normandie* venduto come rottame. Si sono solo salvati i due *Queen*, *Queen Mary* e *Queen Elizabeth*, che fanno le loro traversate atlantiche impiegando quattro giorni e poche ore.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

Che cosa vogliamo fare con queste navi da 25 mila tonnellate? Riprendere la gara del nastro azzurro?

ANGELINI, *Relatore*. No.

CORBINO. I nastri azzurri lasciamoli alle porte dove arrivano dei bei maschietti. Noi non ce ne dovremmo occupare più. Facciamo dei piroscafi di 20-21 nodi, non di più. Lasciate che la gente ci metta mezza giornata di più per andare a Buenos Aires, Rio de Janeiro o New York. Non vi preoccupate; risparmierete tanto denaro per i contribuenti. L'importante è che le navi siano comode, sicure, servite bene e che alla fine di ogni viaggio non si debba presentare il conto del loro *deficit* al Ministro della marina mercantile, perchè si faccia rimborsare dal Ministro del tesoro. Onorevoli colleghi, quando si parla di marina di qualità, io non conosco che una sola base di classificazione. Per me, la marina è di qualità buona quando non domanda niente allo Stato; è di qualità cattiva quando impone uno sforzo ai contribuenti. Questo è il solo criterio distintivo (*Applausi al centro*) che si dovrebbe adottare in questa materia.

Onorevoli colleghi, l'ora è tarda. Io vi sono grato dell'attenzione e del fatto di avere sacrificato il vostro sabato mezzo inglese a questo mio modesto intervento.

L'amico Giulietti mi ricorda di dire qualche parola per la « Garibaldi ». (*Commenti al centro*). Lo faccio volentieri, onorevole Ministro, e lo faccio volentieri anche per una ragione di sentimento. Sapete perché? — Perché quando è nata la « Garibaldi » io ero ufficiale di porto e nei contratti di arruolamento facevo includere, come era d'obbligo, la clausola di pagare tre lire al mese a favore della cooperativa « Garibaldi ». Una volta in cui, per ragioni di ordine pubblico, io dovetti fare un contratto di arruolamento a bordo di una nave (perché Giulietti aveva fatto fare lo sciopero dei marittimi (*Siride*) e noi dovevamo far navigare le navi) applicammo le nuove condizioni contrattuali, ma — e questo è un particolare che egli ignora — io aggiunsi anche le tre lire a favore della « Garibaldi ».

GIULIETTI. Bravo!

CORBINO. Quindi, nei limiti in cui la richiesta di questo vecchio istituto marinaro può essere accolta, l'onorevole Saragat tenga presente anche questa mia personale raccomandazione.

Ed allora, onorevoli colleghi, a quale conclusione dobbiamo arrivare? Mi sembra pacifico che non dovremo discutere molto,

purché la legge possa andare. È una legge urgente; le maestranze aspettano; v'è tutta una massa di capitale incerto su quello che deve essere il suo definitivo orientamento, e lo Stato deve dare la sua parola di orientamento anche nei riguardi delle società che fanno pagare ad esso il conto. È vero che esse adempiono ad obblighi di carattere sociale, ma guardate che voi (*Accenna ai settori di sinistra*) e parlo anche a lei, onorevole Saragat, che siete i fautori delle nazionalizzazioni e delle socializzazioni contro di noi residua pattuglia liberista, che siamo teoricamente contrari, avete un interesse fondamentale: quello di dimostrarci che non è vero quello che noi assumiamo e cioè che le aziende di Stato costano di più delle aziende private. Se c'è della gente che è veramente interessata a fornire questa dimostrazione siete voi altri, perché noi potremmo rammaricarci di aver avuto torto di fronte a qualche caso in contrario, ma per lo meno avremo la gioia, come contribuenti, di essere esonerati dal pagamento del conto tutte le volte che voi sbagliate, e voi avrete la stessa gioia come contribuenti, perché anche voi pagate come i ricchi. Questo non avete ancora capito (*Commenti all'estrema sinistra*). Infatti i ricchi hanno già pagato e pagano il massimo; adesso è la povera gente che paga e tutti siamo interessati a difendere le poche lire che ha in mano il Ministro del tesoro. (*Approvazioni*).

Ora, rispetto a questo punto, io dico: lo Stato faccia sapere quali sono le sue intenzioni, rassicuri tutti (armamento di Stato e armamento libero) che a suo tempo tutti saranno considerati in perfetto piede di parità rispetto a questo solo obiettivo, che il Tesoro debba essere incomodato il meno possibile. Non voglio presentare un ordine del giorno apposito per non esercitare alcuna pressione sul Governo in questo senso, ma vorrei pregare il Ministro che ci rassicuri con un impegno, sia pure generico, di presentare entro il 1949 una legge la quale sistemi le sovvenzioni marittime e regoli in maniera chiara e precisa i rapporti fra lo Stato e le future società sovvenzionate. Entro un anno una legge di questo genere può essere preparata, ed entro un anno noi potremo avere gli elementi necessari per discuterla con la stessa serenità con la quale stiamo discutendo questa. Desidero poi formulare la raccomandazione che nella sua pratica applicazione questa legge tenga conto di tutte le necessità economiche e politiche del Paese, perché noi dividiamo i pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

blemi in settori divisi per le esigenze della discussione, per l'approfondimento dell'esame di ciascuno di essi, ma nel campo economico tutti i problemi sono collegati ed il problema che noi discutiamo è collegato con quello delle tariffe doganali, con il problema delle tariffe ferroviarie e con quello dell'utilizzazione del risparmio disponibile del Paese. Se il Governo avrà questa visione unitaria degli interessi economici fondamentali, permanenti del Paese, il Governo può essere sicuro che su questi banchi, in qualunque settore di questa Camera, esso troverà il consenso più largo, l'approvazione più incondizionata. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

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

CONSIGLIO. Questo disegno di legge concerne, come è detto nel titolo, i cantieri di costruzioni navali e l'armamento.

Dell'armamento fanno parte le società del gruppo Finmare, che fa parte a sua volta dell'I. R. I., come dell'I. R. I. fa parte il complesso dei cantieri di costruzioni navali.

Non credo che possiamo renderci esattamente conto della portata di questo disegno di legge senza fare il punto sulla spinosa questione I. R. I., sulla quale, non so perché, ogni qualvolta si parla in questa Camera, si sorvola.

L'I. R. I. comprende, si dice, la maggior parte della industria pesante italiana. Da che cosa ha origine questa industria pesante? L'industria pesante non esisteva prima della prima guerra mondiale. Nel corso della prima guerra mondiale, quando con grande sorpresa dei direttori della guerra si constatò l'immensa quantità di materiale e di macchine che la guerra moderna richiedeva, fu necessario che tutti i Paesi belligeranti attrezzassero le loro industrie per farle rispondere a queste esigenze. Nella sua prima avanzata, l'esercito germanico si era impadronito del complesso industriale belga e di una parte del complesso industriale francese, quello del Nord-Est. Da questa situazione tragica è nato l'intensissimo processo di industrializzazione degli Stati Uniti e, di conseguenza, anche il rapido processo di industrializzazione di questo piccolo settore dell'Europa, l'Italia, che era prima della guerra un Paese prevalentemente agricolo, con una industria certamente meno notevole, che non aveva affatto la produzione che ebbe poi dopo la chiusura della guerra.

Noi avevamo una grade industria automobilistica, fabbriche di cannoni, fabbriche

di aeroplani, cantieri navali, tutti attrezzati per rispondere allo sforzo bellico. Quindi, il problema di fronte al quale si è trovata nel dopo guerra la democrazia italiana, è stato appunto la colossale attrezzatura bellica, che era infinitamente superiore alle nostre esigenze di pace e che non poteva competere con l'industria straniera per difetto di materie prime e di carbone.

Era un problema di trasformazione industriale, perché non importava alla democrazia italiana (quella che poi è diventata combattivamente antifascista) la sorte dei datori di lavoro.

Il risultato di quell'artificioso processo di industrializzazione era stato che una notevole quota di lavoratori erano passati dalla condizione del piccolo artigianato o del bracciantato agricolo alla condizione di operai industriali, con un notevole balzo in avanti nel progresso civile del nostro proletariato. Era questo il problema che interessava in quel momento: quale indirizzo dare a questo proletariato industriale, senza considerare nemmeno l'ipotesi che questo proletariato industriale, già così evoluto, si declassasse.

La borghesia italiana venne meno al compito della trasformazione industriale, e noi dobbiamo ravvisare in questo fallimento il sorgere ed il prosperare di una corrente politica che aveva come suo unico scopo quello della costituzione di una forma politica, di una forma di Stato di largo e continuo intervento nella vita economica del Paese. Tramontò allora il liberalismo e nacque l'esigenza, non marxista, ma di uno Stato capitalista, di uno Stato provvidenza.

Naturalmente questo Stato capitalista non poteva nascere con chiari e sani intenti sociali: aveva degli intenti sociali, sì, ma torbidi. Tanto è vero che la ragione per la quale lo Stato fascista si assunse l'enorme onere di questa industria, che non riusciva a vivere, era che un Paese come l'Italia doveva avere una politica imperiale, una politica di grande espansione, e quindi doveva mantenere in vita tutta l'attrezzatura industriale che domani fosse stata necessaria per la costruzione delle moderne macchine di guerra. Questa era la necessità, l'ambizione, nonché la giustificazione delle spese enormi che si imponevano al Paese; e d'altra parte quella politica era presentata come una soluzione di carattere sociale, perché si diceva: i *beati possidentes* hanno il monopolio delle materie prime e non le conce-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

dono in misura sufficiente ai nostri bisogni di lavoro, ma noi andremo a conquistare la fonte di queste materie prime. Quindi l'industria parassitaria era la vera origine dell'intorbidamento politico del nostro Paese, del continuo attentato alla democrazia del nostro Paese. È chiaro che la fine della seconda guerra mondiale non ha certo contribuito a favorire la soluzione di questo problema italiano che è oggi vivo e presente in misura maggiore che non dopo la prima guerra mondiale; inquantoché noi abbiamo una grandissima quantità di operai e meccanici altamente qualificati che ci chiedono con angoscia quale sarà il loro avvenire. Abbiamo nell'Italia meridionale dei complessi operai, preziosissimi, che alimentavano, per esempio, le officine di riparazione dei motori per aeroplani: quindi, meccanici tra i più raffinati e che non hanno nessuna prospettiva, tanto è angoscioso questo problema.

E naturalmente siamo dinanzi al problema dei lavoratori dei cantieri navali. Questa premessa è necessario farla, perché nessuno può immaginare che non sia urgente, che non sia necessario provvedere al più presto e nel modo migliore all'avvenire sociale di questo settore dell'industria italiana.

Però, badiamo bene: se c'è un settore tipicamente, come vorrei dire, fascista come costituzione e come espansione, questo è il settore dei 58 scali — come si legge nella relazione al disegno di legge — superiori a 120 metri, un complesso che aveva avuto uno sviluppo in un Paese che aveva come mira di far concorrenza nel campo marittimo-militare e marittimo-mercantile alla stessa Inghilterra.

Quindi è chiaro che l'osservazione fatta dall'onorevole Serbandini, come riserva, non solo la facciamo nostra, ma la sottolineiamo come principale. D'accordo nel consentire ai cantieri navali per tre anni la possibilità di lavorare a pieno rendimento; ma è soprattutto necessario che ci sia la garanzia che questi cantieri fra tre anni saranno in condizione di lavorare ad un prezzo notevolmente inferiore a quello di adesso, cioè che la situazione di squilibrio tra il costo attuale italiano e il costo inglese si vada sensibilmente riducendo perché fra tre anni lo Stato si trovi non di fronte allo stesso problema, ma di fronte ad un problema di minore entità.

Quindi è un problema non solo di potenziamento degli impianti, ma anche, purtroppo, parzialmente, di smobilizzo.

Senonché c'è da fare una domanda, anche per trarre dall'elegante, profondo e delicato discorso dell'onorevole Corbino delle conclusioni un po' più rudi, conclusioni che vedo formulate del resto in un ordine del giorno dei colleghi Pertusio, Dominè ed altri e che potremmo sottoscrivere anche noi.

Noi crediamo che sia il momento di domandare al Governo qualche cosa di chiaro, qualche cosa di preciso e di documentato su questo problema dell'I. R. I. e di tutti i gruppi e società connessi.

LOMBARDO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Ho impiegato tre ore di tempo a parlare di questo.

CONSIGLIO. Noi non chiediamo semplicemente delle dichiarazioni, ma dei piani impegnativi e formali. Di lei come persona abbiamo la massima stima e fiducia. Noi però ci rivolgiamo al Governo.

LOMBARDO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Si trattava, appunto, di dichiarazioni del Governo.

CONSIGLIO. Abbiamo visto passare per il Senato e la Camera le norme per l'assunzione di 500 milioni di dollari per i prestiti alle industrie garantite dallo Stato. Nessun collega ha creduto di prendere la parola su tale argomento, mentre avremmo voluto che si fosse potuto fare un dibattito quanto più possibile ampio sull'industria, sugli orientamenti dell'I. R. I., sui concetti di smobilizzazione, se vi saranno licenziamenti, sull'impiego di lavoratori eccetera. Noi siamo veramente preoccupati dei continui piccoli problemi che sorgono ogni giorno e vorremmo poterli affrontare con coraggio, non per altro, onorevole Saragat, ma per collaborare validamente con lei con cognizione di causa.

GUADALUPI. E perché non lo interpellate?

CONSIGLIO. Questo potremo farlo, d'accordo con gli altri settori. Attualmente a proposito di questo disegno di legge v'è da osservare che noi non possiamo considerarlo, non abbiamo alcun interesse, nessuna volontà di considerarlo dal punto di vista del datore di lavoro, sia esso lo Stato o sia esso il privato.

L'unico punto di vista che si pone a noi deputati e che ci pone l'urgenza di questo provvedimento è quello dei lavoratori. E allora noi abbiamo da affrontare tre problemi contemporaneamente: abbiamo il problema dei lavoratori dei cantieri di costruzioni marittime, abbiamo il problema della Finmare e il problema dell'armamento libero. A mio av-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

viso, non si tratta solamente, a proposito delle aziende della Finmare, di una questione di linee sovvenzionate, almeno nel disegno di legge, in quanto nessuno discute sulla necessità delle linee sovvenzionate, per cui è logico che il Governo affronti un onere perché vengano mantenute; si tratta solamente di sapere se tutti gli interessi di questi tre settori del lavoro vengano ugualmente tenuti in considerazione.

È chiaro che, se si tratta di mettere la Finmare in condizione di ricostruire il proprio tonnello, bisogna anche trarre, proprio dall'osservazione dell'onorevole Corbino, le conseguenze necessarie che, a mio avviso, sono le seguenti: la ricostruzione, soprattutto tenendo conto di società in cui la maggiore responsabilità economica è quella dello Stato, non va fatta tenendo presenti i limiti raggiunti nel 1939, perché quei limiti tenevano conto in primo luogo di una situazione del traffico che era profondamente diversa da quella di adesso, e perché in secondo luogo quei limiti erano influenzati da esigenze di carattere militaristico e nazionalistico.

È quindi giusto chiedere che queste società private vengano messe come le altre in regime di libera concorrenza, salvo quelle che riguardano le linee sovvenzionate perché, come bene ha detto l'oratore che mi ha preceduto, si tratta di linee sovvenzionate e non di società.

Questo se noi vogliamo rimaner fedeli alle linee della Costituzione, la quale è una Costituzione democratica, una Costituzione fortemente orientata verso gli interessi economici, ma è in pari tempo una Costituzione che si fonda sulla difesa della libertà economica e della libera iniziativa. Or dunque, noi non dobbiamo sottovalutare l'importanza che possono avere nel nostro Paese delle iniziative economiche fruttifere, delle iniziative economiche sane.

È vero che l'armamento libero è stato dal Governo ed anche dall'attuale Governo largamente aiutato, ma è stato aiutato, onorevole Ministro, nella proporzione dei danni subiti dalla guerra e, d'altra parte, se questo nostro regime è veramente fondato su un equilibrio di libera iniziativa e di interesse collettivo, di interesse dello Stato, noi non possiamo preoccuparci dei danni che potrebbero derivare alla libera iniziativa da una eccessiva espansione dell'armamento di Stato, il quale dovrebbe avere i fini indicati dall'onorevole Lombardo, cioè dei fini transitori. Noi dovremmo attendere cioè il giorno in cui lo Stato cesserà la sua attività industriale.

LOMBARDO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Secondo i settori.

CONSIGLIO. Secondo i settori, va bene; potrebbe eccettuarsi l'elettrico, per esempio. Come vede, sono abbastanza largo; ma non certo mettersi a fare dei cannoni, non certo mettersi a fare delle navi antieconomiche.

Ora, tutto questo non è affatto nell'interesse dei privati, nell'interesse dei lavoratori, per una ragione evidentissima. La categoria di industriali che si chiamano armatori è la categoria più agile, più evanescente di questo mondo. Ci vorrebbe un regime estremamente totalitario, estremamente poliziesco per legarli a questo Paese; è gente che vola via. Quindi un aggravamento della situazione, che è già notevolmente seria — come è stato rilevato da altri oratori — (parlo del mercato dei noli) porterebbe a questa conseguenza: la sparizione di capitali, di cervelli, di organizzatori dal mondo armatoriale. E allora ci troveremo di fronte al problema che a me importa in questo momento: voi avrete provveduto in tutto o in parte, in modo definitivo o precario, alla sorte di numerosi, di numerosissimi dipendenti della Finmare, ma avrete messo in pericolo la sorte economica di gran parte dei numerosi dipendenti dell'armamento libero; armamento libero che comprende due milioni di tonnellate di fronte alle 400 mila tonnellate della Finmare; armamento libero che comprende una vastissima categoria di lavoratori, che lavorano stabilmente e sanamente, nella sicurezza e nella tranquillità del loro avvenire.

Questa è la ragione per la quale anche noi vogliamo sottolineare — e con energia forse maggiore che non l'onorevole Corbino — ripetendo però le parole di personale deferente per l'onorevole Saragat, il concetto esposto dall'onorevole Corbino, cioè dei poteri veramente vastissimi dati al Ministro della marina mercantile, poteri che trasformano il Ministro in un grande armatore, nell'uomo che darà gli indirizzi a tutta l'industria marinara italiana; egli si assume un compito enorme, e naturalmente noi vogliamo vederlo all'opera, vogliamo chiamarlo il Nelson della marina mercantile...

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Il Lauro!

CONSIGLIO. Però siamo di fronte ad una situazione che non può, in quanto deputati, non renderci perplessi, perché abbiamo avuto appunto notizie di questo piano di ricostruzione della flotta della Finmare, che

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

veramente non sono rassicuranti, non rispetto al danno all'industria armatoriale privata, ma per alcune considerazioni che io non ho sentite nell'intervento dell'onorevole Corbino. L'onorevole Corbino ha fatto un'analisi delle possibilità che rimangono alla marina mercantile, e ha parlato delle forti possibilità che sarebbero riservate al movimento dei passeggeri. Qui io ho bisogno, però, di fare le mie riserve. Egli dice: le linee aeree vengono usate perché non vi sono comode navi. Questo non è vero. Vi è un grandissimo numero di persone che non se ne serve — e non solo i giovani — solamente perché è più rapido, più divertente, più emozionante viaggiare con le linee aeree. Le cifre del traffico aereo sono state esposte poc'anzi. E, d'altra parte, non è materia di riviste tecniche o specializzate: in una di queste ultime riviste di riassunti mensili — credo sulla selezione del *Reader's Digest* o sull'*Eco* di un mese fa — ho letto un articolo sulla marina mercantile inglese, nel quale si rivela che gli armatori inglesi intendono limitare il traffico nella parte più fruttifera del mondo mercantile, cioè il Nord Atlantico, solamente a quattro transatlantici: le due *Queen*, il *Mauritania* e il *Caronia*, e stanno invece preparando dei transatlantici che dovranno portare dai 2.000 ai 2.500 passeggeri ad un prezzo, che va dai 40 agli 80 dollari, eminentemente economico.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*, 100 mila tonnellate.

CONSIGLIO. Questo dimostra che il problema dei passeggeri di lusso non è un problema che ha una favorevole soluzione oggi. Quindi, se è vero quello che si afferma, cioè che le società Finmare si preparano a costruire dei transatlantici da 40 mila tonnellate di dislocamento (spero che ella potrà smentire) e da 25 mila di stazza lorda, tutto questo è abbastanza preoccupante, perché una nave di questa importanza non può costare meno di 15 miliardi e richiede almeno 8 milioni al giorno solamente per l'assicurazione, il tasso d'interessi e le quote di ammortamento capitale; sono quasi 3 miliardi all'anno e si deve incassare 8 miliardi all'anno per poter essere leggermente in attivo. Vi sono invece armatori liberi che hanno l'unica preoccupazione di avere una industria sana, che provvedono a poco meno dei 1200 passeggeri che trasporterà un transatlantico di questo tipo (forse 100 o 200 di meno) con una spesa di gran lunga minore, forse il 15 per cento di questa somma.

E tutto questo con un'attrezzatura adeguata alle normali esigenze.

Quale è, insomma, l'unica richiesta che si formula e credo da tutti? La garanzia precisa che le società della Finmare non vengano messe in condizioni di poter fare una politica mercantile di puro prestigio, che questa burocrazia della Finmare non si senta coperta dal rischio a spese del contribuente e che non venga orientata verso una espansione che porterebbe grave disagio e grave danno economico in un settore importante della classe lavoratrice.

Io credo che questa tesi non dovrebbe trovare contrasti da quella parte, anche perché ho potuto vedere, specialmente in questi ultimi tempi, come le commissioni interne più avvedute e più acute si preoccupino dell'andamento dell'industria; e come quando l'industria che loro interessa comincia ad essere passiva, queste commissioni interne si preoccupino della sorte delle industrie di cui fanno parte, in quanto questi lavoratori sanno molto bene che vi sono due problemi: un problema immediato ma anche l'altro che è il problema futuro.

Ora noi non possiamo consentire con la politica del Governo finché questa politica rimane così imprecisa in un settore così delicato.

Qualche anticipo di discussione, qualche battuta polemica tende a far credere che questa è la lotta fra l'interesse privato e l'interesse pubblico, fra l'interesse privato e l'interesse dello Stato.

Questo non è vero. Noi diciamo solamente che si tratta di interessi dei lavoratori, e di tutti i lavoratori, e che questi interessi dei lavoratori devono essere tutelati in un quadro completo e armonico in modo che noi stessi, soprattutto noi, si abbia la possibilità di considerarlo in tutti i suoi aspetti.

Noi non dobbiamo dimenticare i 313 miliardi spesi in tre anni per sovvenire l'industria parassitaria — miliardi che hanno un potere di acquisto di gran lunga maggiore — né credo che questi 313 miliardi, spesi sempre con l'acqua alla gola, siano stati spesi sulla base di un piano preciso, di un piano che avrebbe portato oggi gli stessi risultati in merito alla occupazione degli operai, ma che avrebbe certamente portato un notevole contributo alla smobilitazione dell'industria parassitaria.

Quindi noi desideriamo di non trovarci di fronte ad un nuovo progetto del genere; non vogliamo che fra tre anni si debba constatare che questi denari erogati per costru-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

zioni marittime sono stati erogati senza nessun altro risultato che quello di mettere un pannicello caldo sulla questione della crisi dei cantieri di costruzioni navali. Noi miriamo ad un risultato di vero miglioramento, e soprattutto desideriamo che non si sposti il disagio da una categoria di lavoratori, che a ragione sono preoccupati per il proprio avvenire, ad un'altra categoria di lavoratori che viceversa alimentano col proprio lavoro una industria sana. Quindi, è un problema di democrazia! Anche in questi settori noi dobbiamo arrivare a sopprimere, a smobilitare questa inveterata mentalità che ha 30 anni, che ha radici profonde, mentalità in base alla quale tutto si riversa sullo Stato, mentalità in base alla quale un'attività nazionale finché è attiva rimane nelle mani dei privati, ma, appena è passiva, si riversa sul contribuente! È chiaro che una mentalità di questo genere, abituata a considerare lo Stato come una provvidenza, come il rifugio di tutti i peccatori, non può orientarsi verso una democrazia e verso una vera concezione della libertà!

Se nel settore dell'iniziativa privata ci sono delle deficienze, se ci sono delle colpe, allora abbiamo ragione di domandare al Governo: che cosa fa il Governo? Se ci sono colpe le punisca! Perché lo Stato, in base alla nostra Costituzione, ha il dovere di proteggere l'iniziativa privata: proteggerla non solo nel senso della sua libera espansione, ma anche in quello della sua onestà nel quadro degli interessi della Nazione.

Così noi intendiamo la protezione dell'iniziativa privata! E non credo che l'armamento privato, che è diffuso in seicento ditte, armamento privato nel quale il più ricco degli armatori dispone soltanto del 4 o 5 per cento dei due milioni di tonnellaggio, rappresenti un fenomeno di monopolismo.

Io credo che dopo tutto si possa sdrammatizzare il fondo di questa discussione. Onorevole Saragat, in fondo tutti vogliamo la stessa cosa. Io ho questa persuasione, onorevole Ministro: se noi vogliamo veramente un'efficace tutela di tutti i lavoratori, noi non possiamo, su questo piano, non metterci d'accordo. Però noi abbiamo non soltanto il diritto, ma anche il dovere, di pretendere che questa tutela venga fatta con le dovute garanzie, senza le quali questa politica del Governo non può andare! (*Applausi all'estrema destra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale riservando la parola al relatore ed al Ministro per una prossima seduta.

Annunzio di una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata alla Presidenza una proposta di legge d'iniziativa dei deputati Martinelli e Repossi, per la ricostituzione dei comuni di Locate Varesino; Colonna, Ossuccio e Sala Comacina; Bulgarograsso e Veniano; Carugo e Arosio; Vercana e Livo; Novedrate; San Nazzaro Valle Cavargna; Bene Lario; Dorio; Magreglio e Barni, in provincia di Como.

Poiché gli onorevoli proponenti hanno dichiarato di rinunciare allo svolgimento, la proposta sarà stampata, distribuita e inviata alla Commissione competente.

Per la discussione di una mozione e di una interpellanza.

NOVELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NOVELLA. Desidero sapere se è stata fissata la data per la discussione della mozione sull'assistenza invernale che ho presentato recentemente.

PRESIDENTE. Il Governo ha informato la Presidenza della Camera che indicherà martedì sera il giorno della prossima settimana in cui si discuterà la mozione da lei presentata.

LONGHENA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LONGHENA. Ho presentato un'interpellanza al Ministro dell'interno, al Ministro del lavoro e all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità a proposito dei fatti di Montecatone.

PRESIDENTE. Sarà chiesto al Governo di voler fissare il giorno per la discussione della sua interpellanza.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza pervenute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere in base a quali disposizioni, non essendo stato pubblicato ancora nessun decreto di scioglimento dell'Amministrazione comunale di Copertino, il prefetto di Lecce, il giorno 9 dicembre 1948, inviava in quel comune il ragioniere Mazzarelli in qualità di commissario prefettizio.

« CALASSO ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri della difesa e della pubblica istruzione, per chiedere che, in attesa di un già invocato ed auspicato provvedimento di carattere generale, relativo all'allontanamento definitivo di obiettivi di carattere militare da complessi monumentali di importanza artistica e storica, non ravvisino la opportunità di ordinare la immediata sospensione dei lavori in corso coi quali l'autorità militare di Padova intende compromettere la annunciata completa dismissione dell'insigne monumentale monastero di Santa Giustina. Il complesso della basilica, del monastero e dell'adiacente zona archeologica romano-paleo-cristiana, non consente una ulteriore intollerabile promiscuità di uso.

« DI FAUSTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se gli consti che il prefetto di Roma impedisce l'esecuzione dell'ordinanza emessa il 20 novembre 1948 dal Consiglio di Stato, con la quale veniva sospesa l'esecuzione del decreto prefettizio impugnato d'illegittimità ed eccesso di potere, relativo alla ricomposizione arbitraria della Deputazione provinciale, diffidando il presidente della Deputazione di non convocare la Deputazione nella composizione precedente al decreto sospeso e rifiutandosi di eseguire l'ordinanza stessa; e per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per ottenere che quel funzionario rispetti la legalità e non dia opera, con indebita interferenza, affinché una decisione del Consiglio di Stato non sia adempita.

« TARGETTI, SMITH, AZZI, TURCHI, LIZZADRI, EMANUELLI, CINCIARI RODANO MARIA LISA, DONATI, PAOLUCCI, MARZI, NATOLI ALDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali misure intende adottare per alleviare il gravissimo fenomeno della disoccupazione nella città di Gallipoli, fatto che anche recentemente (24 novembre 1948) causava pubbliche manifestazioni di protesta, che invece di ottenere comprensione, provocavano la repressione della polizia e l'arresto di numerosi cittadini.

« CALASSO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza della grave situazione determinatasi presso la S.A.F.F.A.

di Grisolia (Cosenza) a causa dell'ingiustificato atteggiamento della direzione centrale della società nei confronti di 150 operai minacciati di licenziamento, e quali provvedimenti intende prendere per risolvere la vertenza, dalla quale dipende l'esistenza stessa dell'intera popolazione del comune di Grisolia.

« MANCINI, GULLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere se non reputi ormai indilazionabile fornire la stazione di Messina, scalo merci, di almeno 3 nuovi carrelli porta vagoni e 2 nuovi trattori, tenuto conto:

1°) dell'importante lavoro che si svolge alla stazione scalo merci di Messina;

2°) che l'unico trattore e l'unico carrello in atto esistenti sono praticamente esauriti per l'enorme lavoro al quale sono quotidianamente sottoposti;

3°) che centri di minore importanza di Messina hanno già una attrezzatura del genere maggiore di quella esistente a Messina. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« SAIIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali a oltre cinque anni dalla liberazione non è stata ancora restituita a comune autonomo la frazione Licusati del comune di Camerota, in provincia di Salerno, la quale dal fascismo ebbe soppressa la propria autonomia comunale.

« L'interrogante fa presente che la popolazione di Licusati attende unanime da parte del Ministero dell'interno un atto di doverosa giustizia riparatrice mediante appunto la sollecita definizione della pratica iniziata ormai da quattro anni per il ripristino del proprio comune. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali non sono stati ancora completati i lavori per la costruzione dell'acquedotto dell'Elce in provincia di Salerno.

« L'interrogante fa presente la inderogabile necessità che tali lavori siano al più presto ultimati, in modo che possa essere assicurata l'acqua a numerosi comuni che a tutt'oggi ne sono totalmente o parzialmente sforniti. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« AMENDOLA PIETRO ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 DICEMBRE 1948

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere:

1°) se è vero che il laboratorio vestiario equipaggiamento dell'esercito di Fasano (Brindisi) deve essere trasferito in altra località fuori provincia;

2°) quali i motivi che hanno determinato un sì grave provvedimento che priverebbe di lavoro oltre 300 famiglie fasanesi, e se non vede l'opportunità di riesaminare il provvedimento in questione che causerebbe un grave pregiudizio alla vita economica di quella cittadina pugliese così duramente colpita dalla crisi economica che travaglia quella popolazione lavoratrice. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« SEMERARO SANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per sapere se non ritenga necessario provvedere ad una migliore sistemazione degli uffici statali in Rimini, disseminati attualmente in locali inadatti, perché già destinati ad uso abitazione; e, in relazione a tale esigenza, se non ritenga, anzi, di prendere in seria considerazione la possibilità di accoglimento della offerta del Palazzo Baldini sito a Piazza Tre Martiri, fabbricato in gran parte distrutto dalla guerra e che, ove ricostruito, si presterebbe benissimo allo scopo di accogliere e sistemare convenientemente e totalmente i detti uffici, sia per la sua capacità (oltre cento ambienti) sia per la sua centralità. Conviene tenere conto che tale palazzo è già in parte di proprietà demaniale. Si fa presente ancora che questa ricostruzione costituirebbe un notevole contributo alla sistemazione edilizia della città, che tanto ha sofferto per le distruzioni causate dalla guerra. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« BABBI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

1°) se corrisponde al vero la notizia, diffusa in questi giorni dalla stampa, relativa alla costituzione di 16 cantieri di rimboschimento;

2°) quali criteri sono stati seguiti nella scelta delle zone;

3°) le ragioni che hanno determinato la esclusione della Calabria, e, in particolare, della provincia di Cosenza, che durante e dopo

la guerra ha subito ingenti devastazioni del suo patrimonio boschivo e che ha intere zone sottoposte al continuo pericolo delle frane. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« MANCINI, GULLO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti siano stati adottati contro i gravi abusi degli agrari delle provincie toscane, che si sottraggono alla applicazione di quanto sanciscono la legge 4 agosto 1948, n. 1094, e il decreto legislativo 2 aprile 1946, n. 142, e per ciò stesso determinano il grave stato di agitazione delle categorie lavoratrici interessate; e quale intervento intendono determinare per richiamare quei prefetti e questori che, intervenendo in modo parziale ed antidemocratico nell'agitazione bracciantile, aggravano la situazione e ne allontanano la giusta soluzione.

« BOTTAI, SCAPPINI, DIAZ LAURA, PUCETTI, BARBIERI, MONTELATICI, AMADEI LEONETTO, BELLUCCI, BERNIERI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai Ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i Ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 20.25.

*Ordine del giorno per la seduta di lunedì,
13 dicembre 1948.*

Alle ore 16,30:

1. — Interrogazioni.
2. — Svolgimento di interpellanze.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI