

CLVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 17 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		SARAGAT, <i>Ministro della marina mercan-</i>	
PRESIDENTE	5420	tile, <i>Vicepresidente del Consiglio dei</i>	
Interrogazioni (Svolgimento):		Ministri 5427, 5439, 5441, 5442, 5443, 5452	
PRESIDENTE	5420, 5421, 5424, 5425	PERTUSIO	5440
MARAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per l'in-</i>		DE MARTINO ALBERTO	5441
terno	5420, 5424	CONSIGLIO	5441, 5458
CAVALLARI	5421, 5424, 5425	SERBANDINI	5441, 5442, 5443
NENNI GIULIANA	5423	ANGELINI, <i>Relatore</i>	5442, 5443, 5449
PESENTI	5425	CORBINO	5442, 5443, 5444, 5445, 5455
Trasmissione dal Senato di proposte di		LUCIFREDI	5444, 5446, 5452, 5458
legge di iniziativa parlamentare:		CARONITI	5445, 5454
PRESIDENTE	5425	FIorentINO	5445, 5448, 5458
TOSATO	5425	LATORRE	5447, 5455
Inversione dell'ordine del giorno:		LEONE	5453
PRESIDENTE	5425	CONSIGLIO	5454
Proposta di legge Petrilli e altri (Discus-		PECORARO	5454
sione):		DI VITTORIO	5455
Miglioramenti provvisori ai pensionati		COVELLI	5459
civili e militari dello Stato (238) . .	5425	Votazione segreta:	
PRESIDENTE	5425	PRESIDENTE	5456
PETRILLI, <i>Relatore</i>	5425	Chiusura della votazione segreta:	
PELLA, <i>Ministro del tesoro e ad interim</i>		PRESIDENTE	5456
<i>del bilancio</i>	5426	Risultato della votazione segreta:	
Presentazione di disegni di legge:		PRESIDENTE	5460
SFORZA, <i>Ministro degli affari esteri</i> . .	5427	Sull'ordine dei lavori:	
PRESIDENTE	5427	PRESIDENTE	5439, 5461
Disegno di legge (Seguito della discussione):		ANGELINI	5461
Provvedimenti a favore dell'industria		Presentazione di disegni di legge:	
delle costruzioni navali e dell'arma-		GRASSI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> .	5439
mento. (161)	5427	PRESIDENTE	5439, 5440
PRESIDENTE	5427, 5440, 5456	LEONE	5440
		Trasmissione di decreti-legge da con-	
		vertire in legge:	
		PRESIDENTE	5440
		MONTICELLI	5440

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

	PAG.
Votazione segreta del disegno di legge:	
Miglioramenti provvisori ai pensionati civili dello Stato. (238).	5440
PRESIDENTE	5440
Chiusura della votazione segreta:	
PRESIDENTE	5440
Risultato della votazione segreta:	
PRESIDENTE	5456
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	5457
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
PRESIDENTE	5461, 5466

La seduta comincia alle 15,30.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Amatucci, Cacciatore, Bianchi Bianca, Gorini, Lettieri, Momoli, Perlingieri, Sansone, Tesauo, Togni, Tommasi e Tambroni.
(Sono concessi).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno potrà rispondere contemporaneamente alle due prime interrogazioni che concernono il medesimo argomento. La prima è quella degli onorevoli Cavallari, Cucchi e Bottonelli, al Ministro dell'interno, « per sapere quali provvedimenti intende adottare onde venga evitato il ripetersi nella provincia di Ferrara di deprecabili ed antidemocratiche violenze da parte della polizia, così come è avvenuto negli ultimi tempi durante i fatti culminati con il ferimento di quindici lavoratori in Bondeno il 24 novembre 1948. Gli interroganti chiedono, inoltre, quali provvedimenti si siano adottati o si intenda adottare nei riguardi dei responsabili degli atti delittuosi compiuti dalla polizia nella predetta occasione ».

La seconda è della onorevole Nenni Giuliana, al Ministro dell'interno, « per sapere quali provvedimenti sono stati presi onde evitare

il ripetersi di fatti come quelli del 24 novembre a Bondeno, dove, a seguito di una ingiustificata sparatoria da parte della forza di polizia, undici lavoratori sono stati feriti, dei quali uno è deceduto a seguito delle ferite riportate ».

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Il 24 novembre erano stati arrestati a Stellata di Bondeno quattro operai che si erano distinti per violenze in una manifestazione intesa ad impedire a 35 operai di prendere lavoro sui terreni dell'impianto idroforo, al quale erano stati avviati dall'ufficio di collocamento governativo. Ciò bastò perché nel pomeriggio dello stesso giorno varie centinaia di operai si raccogliessero davanti alla caserma dei carabinieri di Bondeno reclamandone la liberazione. Persuasa la folla che gli arrestati non si trovavano in caserma, essa stava sciogliendosi quando, incontrato un ufficiale a cui si attribuiva l'arresto avvenuto giorni prima di tale Cardinale in Burana di Bondeno per violenze e ribellione, si fece a dimostrare contro di lui; e, essendosi egli riparatato in caserma, si fece a stringere questa di vero e proprio assedio, nonché a cercare di invaderla mediante il tentato sfondamento della porta accompagnato da una fitta sassaiola e persino dal taglio dei fili della corrente elettrica. La caserma fu difesa con lancio di un lacrimogeno e anche con raffiche di mitra in alto, che determinarono lo sbandamento degli assalitori, non prima, però, che un carabiniere rimanesse ferito da colpo di arma da fuoco partito dalla folla.

Mentre ciò avveniva, giungeva sul posto un reparto di polizia, fatto subito segno al lancio di due esplosivi e a colpi di arma da fuoco. Ne derivò fatalmente la reazione, che ebbe per risultato dieci feriti da arma da fuoco tra la folla e un ferito da arma da taglio fra gli agenti. Dopo di che furono effettuati una sessantina di fermi; diciassette di essi furono tramutati in arresti. Tutti i fermati sono stati poi deferiti all'autorità giudiziaria, che sta tuttora procedendo all'istruttoria.

Da parte dell'autorità prefettizia è stata compiuta una rigorosa inchiesta, i cui accertamenti non sono peranco essi pure esauriti. Se responsabilità emergeranno, anche a carico di agenti, carabinieri, ufficiali o funzionari, tutti ne porteranno le legittime conseguenze. Oggi pare tuttavia che scrupoli di non ingerenza nell'azione dell'autorità giudiziaria impongano a tutti, e al Governo per primo, il massimo riserbo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavallari ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

CAVALLARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è dal giugno o dal luglio del 1946 che io partecipo alle sedute in questa aula: l'esperienza mi ha ormai abituato ad ottenere dai rappresentanti del Governo dichiarazioni dirette a minimizzare le colpe. Per i fatti di Bondeno, a dire di tutti, indubbiamente esistono colpe a carico degli agenti della forza pubblica; ma, francamente, sentire da parte dell'onorevole Sottosegretario fare affermazioni quali noi sul posto non abbiamo sentito fare nemmeno dai nostri avversari più accaniti (e non mi riferisco ai carabinieri, coi quali personalmente ho parlato)...

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Per questo ella ha interrogato il Governo: il Governo evidentemente è più informato di quanto non lo siano i suoi informatori.

CAVALLARI. Se dire cose non vere significa essere più informati...

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Quanto alla verità, non credo che ella sia giudice. Io parlo in base a documenti, mentre ella parla in base alle informazioni fornite chissà da chi.

CAVALLARI. Appena avuta contezza dei fatti successi, ebbi a fare cosa che molti suoi alti funzionari non hanno fatto: recarmi in compagnia di parlamentari e di altre persone sul posto. Ho potuto ricostruire così i fatti punto per punto, seguendo anche le tracce di sangue rimaste per terra e numerosi altri indizi.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Io mi permetto di chiedere se si vuole fare qui l'istruttoria. (*Proteste all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, la prego di non interrompere.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. V'è in corso un giudizio.

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, se ella ha da rettificare affermazioni dell'onorevole interrogante, potrà farlo alla fine. La prego di lasciare parlare tranquillamente l'onorevole Cavallari, che ne ha diritto.

CAVALLARI. Per venire all'esame dei fatti, debbo narrare le cose come in realtà sono accadute e come da parte nostra denunciate con atto formale al procuratore della Repubblica presso il tribunale di Ferrara. In un paese nelle vicinanze di Bondeno alcuni operai stavano recandosi al lavoro, in seguito a collocamento che non era stato effettuato dall'apposito ufficio della Camera del lavoro. Questi operai, che erano stati in precedenza sobillati da elementi fascisti che nella nostra

zona sono i più faziosi dirigenti di quelli che si vogliono far passare per sindacati liberi (*Commenti*), furono avvicinati da altri operai che tentarono di persuaderli a non recarsi al lavoro se non per designazione dell'ufficio di collocamento unico. Vi fu un colloquio: non vi furono persone che si distinsero in atti di violenza, perché atti di violenza non vi furono. Arrivò la « celere » che prese a manganellare, *more solito*, i lavoratori e ne arrestò quattro portandoli alla caserma di Bondeno.

Per questo fatto, che evidentemente sollevò — e non poteva non sollevare — l'indignazione dei lavoratori di quella zona, i quali hanno visto arrestare compagni non per aver commesso un reato, per aver ucciso o rubato, ma perché avevano tentato di persuadere (come era loro diritto e loro dovere) delle persone che non si dovevano recare al lavoro se non erano mandate dall'unico ufficio di collocamento dell'organizzazione sindacale, la folla si recò davanti alla caserma dei carabinieri di Bondeno per manifestare il proprio malcontento e per chiedere la scarcerazione dei quattro lavoratori ivi detenuti. Non vi è stato da parte della folla un qualsiasi tentativo di invasione; la folla era disarmata.

Il brigadiere, alla vista dei dimostranti, apre una finestra della caserma, accende una bomba lacrimogena e la lancia in mezzo ad essi. Pensando, poi, di non aver ottenuto l'effetto desiderato, si mette a sparare, per la verità, alcuni colpi, prima in aria col mitra, con il fucile mitragliatore e con la pistola, e poi — abbassato il tiro — dirige i colpi sulla folla. In seguito a tale sparatoria, l'assembramento si disperde.

Sopraggiunge nel frattempo una colonna di 4 o 5 automezzi della pubblica sicurezza che si fermano vicino al luogo dove stava accadendo l'episodio che descrivo. Prima ancora di scendere dagli automezzi, gli agenti si mettono a sparare con le armi automatiche, poi si inginocchiano per terra disponendosi in schieramento di attacco e cominciano a sparare indiscriminatamente addosso alle persone in tutte le direzioni. Nessuno della folla, onorevole Marazza, era armato.

Ero certo che il Governo avrebbe sostenuto, per tentare di giustificare i delitti commessi da parte degli agenti di pubblica sicurezza, la tesi dei colpi d'arma da fuoco partiti dalla folla, ma le assicuro, onorevole Sottosegretario, che nessuno della folla ha sparato un colpo. Questo, del resto, glielo dice il fatto che nessuno degli agenti di pubblica sicurezza e nessun carabiniere è stato raggiunto da colpi d'arma da fuoco. L'unico ferito è sta-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

to un agente di pubblica sicurezza colpito con un bastone alla mano sinistra, o destra, non so.

Ebbene, onorevoli colleghi, vi pare possibile sostenere che i lavoratori hanno sparato contro gli agenti di pubblica sicurezza e gettato bombe a mano quando non si è trovata un'arma? Non una sola arma è stata trovata, non un bossolo, non una cartuccia, e nessun agente di pubblica sicurezza, nessun carabiniere è stato ferito. Ma come potete pretendere che noi crediamo a quello che ci dicono i carabinieri e gli agenti di pubblica sicurezza? Questa è una versione falsa dei fatti adottata da parte della forza pubblica, per tentare di giustificare il suo operato. Intorno alle modalità dei vari ferimenti, signor Presidente, sarò molto breve. Intendo leggere brevi estratti delle dichiarazioni che alcuni feriti hanno firmato e che ora sono presso l'autorità giudiziaria di Ferrara. Voglio far risuonare qui in quest'aula le parole di coloro che sono stati feriti, perché la Camera possa giudicare il fatto, come lo hanno giudicato il Paese e la nostra provincia.

Bolognesi Egidio: è un giovane che stava andando verso la caserma dei carabinieri. Appena ha udito sparare ha veduto delle persone che in preda al panico tentavano di fuggire... « fu a questo punto che sentii un colpo vicinissimo alle spalle, ero stato colpito da una raffica di mitra malgrado che avessi alzato le mani... ». (*Commenti all'estrema sinistra*). Così si esprime uno dei feriti nella sua lettera. I feriti furono 12, dei quali uno purtroppo è deceduto.

Franceschini Angelo: « Mentre mi allontanavo sentii un colpo alla spalla destra, caddi a terra, comprendendo di essere colpito e guardai avanti a me. A venti-venticinque metri vi era un agente col mitra spianato ».

Cavallina Gustavo, il quale era distante dal punto in cui sono avvenuti i fatti, sentite che cosa racconta nella sua lettera: « Vedendo delle donne spaventate e cercandole di farle allontanare, fui colpito alla natica destra, caddi a terra, e un agente impedì a qualcuno di avvicinarsi per aiutarmi ». (*Interruzioni al centro — Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavallari, l'interpellanza le dà diritto di parlare a suo agio, mentre l'interrogazione le dà diritto di parlare soltanto cinque minuti.

Una voce all'estrema sinistra. Ma è morto un uomo!

CAVALLARI. Gavioli Nimore: « Stavo attraversando l'orto, che rimane abbastanza

lontano, circa cento metri, dal luogo dove i fatti avvenivano. Vidi due agenti della « celere » che mi spianarono contro il mitra e non giunsi in tempo ad allontanarmi di più che sentii sparare una raffica di mitra, e poi un'altra ancora che mi colpì alla gamba destra ».

Franchini Angelo, che si trovava col primo operaio che è stato ferito, ha dichiarato che fu ferito da un colpo che gli traversò la spalla destra e che partì dal mitra di un agente.

L'agente — egli ha detto — ci ha fatto alzare le mani, e poi ci ha portato in caserma. Dopo di ciò fu ancora colpito con calci e rinchiuso nella cella.

Un altro lavoratore, certo Marzola Alfio, era nella piazza, distante alcune centinaia di metri dalla caserma. Dopo l'arrivo della polizia egli vide un agente il quale si trovava una quarantina di metri da lui puntare l'arma automatica e sparargli alla spalla una raffica di mitra. Un altro operaio, di cui mi sfugge il nome, mentre cercava di uscire dal paese venne ferito con un colpo di arma da fuoco alla spalla destra.

L'operaio Ercolei, che decedette dopo pochi giorni all'ospedale di Bondeno, venne fatto segno a tre colpi di pistola mentre, in bicicletta, si allontanava dalla piazza del paese.

Un colpo di pistola colpì il suolo e un secondo colpo colpì la bicicletta ed infine un terzo colpo gli ha traforato gli intestini.

Ora, a questo punto io mi domando, onorevoli colleghi: che cosa ci dicono questi fatti? Ci dicono che le forze di polizia che hanno sparato e ferito questi lavoratori non hanno agito per intimidirli, bensì con il preciso intendimento di colpirli. Essi sono stati colpiti nella grande maggioranza all'altezza dell'avambraccio o delle spalle o del torace. Vi erano forse gli estremi da parte degli agenti di pubblica sicurezza per invocare una legittima difesa? Questi estremi non v'erano; se guardiamo i fatti come sono accaduti, vediamo che non c'è un lavoratore che sia stato ferito nelle immediate vicinanze di quella caserma che, si sostiene, si intendeva assaltare. I feriti sono stati colpiti — compreso l'Ercolei, che poi è morto — a qualche centinaio di metri dalla caserma. Si trattava, pertanto, di persone che si allontanavano, il cui atteggiamento denotava l'intenzione non di offendere ma di difendersi.

Anche se si vuol sostenere che i lavoratori volessero assaltare la caserma non si possono; tuttavia, giustificare quegli agenti che hanno sparato contro chi scappava. Quelli che fanno

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

cose di questo genere sono dei volgari assassini, che devono essere colpiti dal Codice penale! (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavallari, credo che ella abbia già parlato abbastanza.

CAVALLARI. Non abbastanza, signor Presidente. Comprendo che secondo il regolamento dovrei forse terminare, ma sono certo che lei, per la gravità dei fatti che debbo illustrare, mi permetterà di proseguire ancora un po'.

PRESIDENTE. Credo però che ella si sia resa conto che le ho già consentito di sorpassare abbondantemente il termine regolamentare.

CAVALLARI. Dirò altre poche parole, signor Presidente.

I fatti sono questi, quelli che ho detto. Non voglio nemmeno parlarvi di un altro episodio avvenuto alla Casa del popolo, nella quale agenti di pubblica sicurezza sono entrati, ingiungendo ad alcuni operai di uscire dal bar sito in essa, e schierandosi, quindi, su due file che fiancheggiavano l'uscita, onde manganellare coloro che, per eseguire l'ordine, si dirigevano verso l'esterno. Questi episodi sono gravi in se stessi, ma di fronte alla gravità degli altri fatti, possono essere riferiti molto brevemente.

Questa è la verità, e noi abbiamo avanzato una denuncia alla autorità giudiziaria. Noi continuiamo ancora a raccogliere i dati per corredare questa nostra denuncia, seguiremo passo passo l'istruttoria che l'autorità giudiziaria di Ferrara farà a carico delle persone denunciate e non concederemo tregua a coloro che sono colpevoli di queste azioni, perché vogliamo che il tribunale emetta la sua sentenza. Però sappiate — e fra voi vi sono anche degli emiliani — che se la sentenza del tribunale non è stata ancora emessa, il popolo ha già emesso la sua...

Una voce al centro. Cosa vuol dire con questo? (*Proteste all'estrema sinistra*).

Una voce all'estrema sinistra. La giustizia si fa in nome del popolo!

CAVALLARI. Noi siamo andati a trovare questi feriti all'ospedale ed essi ci hanno detto: « La colpa è della « celere » che ci ha sparato addosso, ma la colpa maggiore va al Governo che permette che queste cose avvengano ».

Questo hanno detto i feriti, ed io sono pronto ad avallare questa affermazione, perché quando un Governo come il vostro, in cento e cento interrogazioni che sono state portate alla Camera, mai, per nessuna di queste interrogazioni, ha pronunciato...

SAGGIN. Ma la finisca! (*Vive proteste all'estrema sinistra — Rumori*).

Una voce all'estrema sinistra. Sentite di avere torto! I morti li avete sulle spalle voi. (*Vive proteste al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Saggin, la prego: un po' di saggezza!

CAVALLARI. Onorevoli colleghi, consentitemi di terminare le mie parole: quando un Governo, in cento e cento interrogazioni su questi argomenti presentati alla Camera, non una volta ha trovato il modo di deplorare gli atti di violenza compiuti dalla pubblica sicurezza diventa, con tal suo atteggiamento, correo...

SAGGIN. Il Governo fa il suo dovere! (*Proteste all'estrema sinistra — Rumori*).

CLOCCHIATTI. Difende i suoi milioni! (*Vivi rumori al centro*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, lascino che l'oratore concluda.

BOTTONELLI. Cacciamolo fuori! (*Vivissime proteste al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Bottonelli, la richiamo all'ordine! (*Commenti all'estrema sinistra*).

La prego di concludere, onorevole Cavallari.

CAVALLARI. Il Governo, oltre che correo, può anche considerarsi il mandante di questi delitti che avvengono ad opera della pubblica sicurezza. (*Proteste al centro — Rumori — Interruzioni*). Il fascismo aveva almeno il pudore di deplorare taluni atti di violenza, mentre voi tale pudore non avete e ci fate rivivere quelli che sono stati gli anni peggiori della storia della nostra patria. (*Applausi all'estrema sinistra — Vive proteste al centro e a destra — Rumori*).

PRESIDENTE. L'onorevole Nenni Giuliana ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta. La prego però di non seguire l'esempio del collega Cavallari!

NENNI GIULIANA. Non sono per nulla soddisfatta della sua risposta, onorevole Sottosegretario. Ero certa che ella si sarebbe limitata a leggere il rapporto della polizia, il quale non poteva evidentemente essere se non la difesa del cattivo operato della polizia. Poco mi resta da aggiungere a quanto già detto dall'onorevole Cavallari. Non appena giunti a Bondeno, ci siamo immediatamente resi conto che non v'era stato alcun atto di provocazione da parte della popolazione. Mi si permetta di citare una sola testimonianza, quella di un sacerdote: don Guerrino Ferraresi, il quale ha affermato che in coscienza non poteva dire di aver visto un solo lavoratore sparare o

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

lanciare bombe a mano. A questo sacerdote fu proibito di portare soccorso ai feriti e gli fu ingiunto, da parte della polizia, di rientrare in chiesa se non voleva fare la fine degli altri.

Una voce all'estrema sinistra. Siete come i nazisti!

NENNI GIULIANA. Ricordo che quando due anni fa vi fu l'eccidio di Portella della Ginestra, tutta l'Italia si commosse; l'eccidio di Bondeno è un'altra Portella della Ginestra, ad opera però non più di banditi ma delle forze di polizia. La sua risposta, signor Sottosegretario, così freddamente burocratica, mi fa temere che noi avremo in Italia, e in Emilia in particolare, ancora molti casi Bondeno; essi sono dovuti alla miseria, alla esasperazione, alle ingiustizie di cui sono vittime i nostri braccianti che sono sotto la perpetua minaccia della disoccupazione.

Ma le cause profonde sono le medesime; si tratta di avviare la soluzione il problema sociale e non di sparare su degli affamati, su dei disoccupati; e non può un Governo che si dice democratico pensare di risolvere i conflitti del lavoro sul piano della forza. Con questi metodi non si è mai risolto alcun problema; si tratta di capire la miseria di disoccupati, che nel Ferrarese, ad esempio, sono disoccupati permanenti per il 60 per cento.

Onorevole Sottosegretario, siamo in una regione che nel trentennio che va dal 1890 al 1920 è stata sovente teatro di scontri dolorosi fra le masse e le forze dell'ordine pubblico. Oggi la tecnica non è più quella di un tempo: dalle « pallottole errabonde », di cui parlava Filippo Turati, siamo passati alle raffiche dei mitra.

Si tratta di capire l'importanza e la delicatezza degli uffici di collocamenti, intorno ai quali la rissa rischia di diventar permanente se non si danno delle garanzie di imparzialità; garanzie di imparzialità che possono venire soltanto affidando la loro gestione alle organizzazioni operaie.

L'eccidio di Bondeno rientra nella situazione generale dell'Emilia, che i nostri governanti vorrebbero far passare per una specie di zona fuori legge, come prova il discorso del Ministro Scelba al Senato dell'altro giorno. Non è, signor Sottosegretario, una zona fuori legge: è una zona all'avanguardia del progresso sociale; vi è giunta attraverso dure lotte: lotte contro i reazionari, lotte contro gli agrari, lotte contro tutte le forze conservatrici della regione; e non intende essere ricacciata su posizioni arretrate; non intende esservi ricacciata né dal vostro Governo né dalle vo-

stre forze di polizia, la cui azione oggi, in Emilia, si può identificare con quella delle « brigate nere ». (*Applausi all'estrema sinistra*).

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. (*Proteste all'estrema sinistra*):

Onorevoli colleghi, i membri del Governo hanno, a norma del Regolamento, il diritto di replicare. Ciò a parte la disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 64 della Costituzione, per la quale essi « devono essere sentiti ogni volta che lo richiedono ».

Parli, onorevole Sottosegretario.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Non intendo replicare ai due interroganti; desidero unicamente spiegare l'interruzione che ho fatto all'onorevole Cavallari, e desidero spiegarla perché essa era una protesta che deve essere qui seriamente e con senso di viva responsabilità ripetuta proprio dopo che abbiamo ascoltato le parole dell'onorevole Cavallari.

Vi è una denuncia pendente dinanzi all'autorità giudiziaria, presentata dallo stesso interrogante; vi è una procedura in corso; vi è tutta un'istruttoria giudiziaria, e gli stessi fatti vengono riportati dinanzi ad un'Assemblea legislativa e qui si tenta — ed è contro questo tentativo che io vivamente protesto — di influire sul giudizio dell'autorità giudiziaria. (*Proteste all'estrema sinistra — Approvazioni al centro*).

Se non fosse per questo, i fatti di Bondeno e tanti altri non sarebbero stati portati qui dentro. (*Interruzioni all'estrema sinistra*). E intendo che questa mia protesta abbia a servire da rispettoso incitamento anche per l'interrogante successivo, onorevole Pesenti. (*Rumori all'estrema sinistra*).

CLOCCHIATTI. Ma l'operaio chi l'ha ammazzato?

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma c'è un'inchiesta in corso dell'autorità giudiziaria! Siete qui voi a fare il processo?

CAVALLARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che proposito, onorevole Cavallari?

CAVALLARI. Per fatto personale, in quanto l'onorevole Marazza mi ha attribuito un pensiero che io non ho espresso.

PRESIDENTE. Sta bene. La prego, però, di limitarsi esclusivamente al fatto personale e la avverto che, se uscirà dai limiti del

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

fatto personale, sarò costretto a toglierle la parola.

CAVALLARI. Credo che nei miei riguardi questa sua minaccia non possa essere giustificata.

PRESIDENTE. Non è una minaccia, è un avvertimento cortese.

CAVALLARI. Da parte dell'onorevole Sottosegretario mi è stata fatta l'accusa di avere voluto, attraverso le parole da me profferite in questa occasione, influire con esse sul futuro giudizio della magistratura la quale, da parte delle autorità di pubblica sicurezza locale e da parte nostra, è stata investita del giudizio sulle azioni da me descritte.

Intendo spiegare il mio pensiero il quale è contrastante con quello dell'onorevole Marazza.

È necessario, a parere mio, fare una distinzione: quando di determinati fatti si debba dare una definizione giuridica si entra nel campo proprio della magistratura; quando di essi invece si debba dare un giudizio politico, si entra nel campo che è proprio a noi, uomini politici.

Nel corso della relazione compiuta da me oggi alla Camera non ho affatto inteso influire sul giudizio della magistratura in quanto della magistratura medesima ho una considerazione che è evidentemente assai più alta di quella che ha l'onorevole Marazza, il quale pensa che i magistrati possano essere influenzati da un deputato, da un Ministro o da un Sottosegretario. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Ho inteso unicamente con queste mie parole farmi eco della indignazione sollevata nel Paese dagli atti che ho testé denunziato e farmi eco della condanna del Paese nei riguardi del Governo.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni. Pertanto sono assai spiacente di non poter consentire lo svolgimento della successiva interrogazione dell'onorevole Pesenti ai Ministri dell'interno e della giustizia. Se il Governo è d'accordo, essa potrà essere posta all'ordine del giorno della seduta di domani.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. D'accordo.

PESENTI. Si tratta di una interrogazione che ho rivolto fin dal 2 agosto.

PRESIDENTE. Mi rendo perfettamente conto, ma sono già stati superati i 40 minuti regolamentari, e la colpa evidentemente non è mia. La prego di non insistere. (*Comenti all'estrema sinistra*).

Trasmissione dal Senato di una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera la seguente proposta di legge di iniziativa dei senatori Bergmann, Conti e Raja, approvata nella seduta di ieri:

« Elezioni regionali ».

Sarà trasmessa alla Commissione competente, che è convocata per domani alle ore 9,30.

TOSATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOSATO. Chiedo che la proposta di legge sia esaminata con la massima urgenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa proposta.

(*È approvata*).

Onorevole Tosato, quale termine intende proporre per l'urgenza?

TOSATO. Ritengo che la Commissione sia in grado di riferire nella seduta pomeridiana di domani.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo che, invertendosi l'ordine del giorno, sia discussa con precedenza la proposta di legge Petrilli ed altri concernente miglioramenti provvisori ai pensionati civili e militari dello Stato.

(*La proposta è approvata*).

Discussione della proposta di legge del deputato Petrilli e di altri: Miglioramenti provvisori ai pensionati civili e militari dello Stato. (238)

PRESIDENTE. Procediamo alla discussione della proposta di legge dei deputati Petrilli, Cavallari, Ghislandi, Sullo, Balduzzi, Chiamello, Vicentini, Walter, Troisi, Barbina, Mussini, Minella, Angiola, Turnaturi, Castelli Avolio, De Palma, Tosi, De Martino Alberto: « Miglioramenti di pensionati civili e militari dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, do la parola all'onorevole relatore.

PETRILLI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, è ben noto che il Governo ha presentato nello scorso ottobre, all'altro ramo del Parlamento,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

un disegno di legge per l'adeguamento del trattamento di quiescenza dei pensionati civili e militari dello Stato. Così facendo esso ha adempiuto ad un impegno assunto nel marzo del corrente anno allorché emanò un provvedimento legislativo di istituzione di una commissione di studio per l'adeguamento delle pensioni civili e militari dello Stato.

Il disegno di legge presentato dal Governo al Parlamento poggia soprattutto su due principi: il primo, quello di un allargamento della base pensionabile; l'altro, di una perequazione delle pensioni già in atto alla misura che sarà stabilita con le nuove disposizioni in ordine alle pensioni di futura liquidazione.

Questo disegno di legge, approvato già dal Senato e inviato alla Camera dei deputati, è in esame presso la Commissione finanze e tesoro. Poiché si prevede che questo esame richiederà ancora qualche tempo e, d'altra parte, è sembrato opportuno di non far trascorrere ancora dell'altro tempo prima che alla benemerita categoria dei pensionati si provvedesse, sia pure con acconti sui futuri miglioramenti di pensione, un gruppo di deputati di tutte le correnti politiche di questa Camera ha proposto una legge con la quale, stralciandosi gli articoli del disegno approvato dal Senato relativi agli acconti sui futuri miglioramenti, si potrà sollecitamente venire incontro alle gravi esigenze dei pensionati.

Il fatto che i rappresentanti di tutti i partiti di quest'Assemblea hanno sottoscritto la proposta di legge sta a dimostrare il senso di solidarietà umana che tutti ci avvince in favore di coloro i quali dedicarono l'intera loro vita al servizio fedele del Paese.

Noi perciò raccomandiamo alla vostra approvazione il disegno di legge. Esso contiene — come ho detto — le stesse disposizioni che già sono comprese negli articoli 21, 22 e 23 del disegno di legge approvato dal Senato, e cioè quelle degli acconti sui futuri miglioramenti, nel senso che da una parte viene a cessare dal 1° ottobre 1948 l'aumento provvisorio che è in vigore dal 1° luglio in virtù della legge 19 agosto 1948, n. 1186; dall'altra, il medesimo aumento viene corrisposto dal 1° ottobre 1948 sotto forma e a titolo di acconto. È stabilito, inoltre, un acconto a favore dei pensionati dello Stato nella misura rispettivamente del 40, del 30 e del 20 per cento dall'attuale pensione, secondo che i pensionati cessarono dal servizio in epoca anteriore al 1° luglio 1929, o anteriormente al 1° luglio 1944 o successivamente a quest'ultima data.

Viene poi corrisposto *una tantum* a tutti i pensionati il 75 per cento di una mensilità della pensione attualmente in godimento.

Tutti questi acconti saranno poi, beninteso, conguagliati al momento in cui verrà liquidata la pensione risultante dai futuri miglioramenti.

Alla spesa si provvederà coi medesimi mezzi previsti dal disegno di legge approvato dal Senato ed ora all'esame della Commissione finanze e tesoro di questa Camera.

Con i rilievi che sono stati fatti e per i motivi che sono stati adottati, noi raccomandiamo all'approvazione della Camera la proposta di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro del tesoro.

PELLA, Ministro del tesoro e ad interim del bilancio. Il Governo si associa volentieri alla proposta di legge illustrata dall'onorevole relatore e confida che la Camera vorrà onorarla della sua approvazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione degli articoli.

Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, Segretario, legge:

« Con effetto dal 1° ottobre 1948 cessa la corresponsione dell'aumento provvisorio di cui all'articolo 1 della legge 19 agosto 1948, n. 1186, per i pensionati ivi contemplati.

« Con effetto dallo stesso giorno e fino a quando non saranno adottati definitivi provvedimenti per l'adeguamento delle pensioni per il personale civile e militare dello Stato, ai pensionati medesimi — esclusi i titolari di pensioni tabellari — è corrisposto un acconto sui futuri miglioramenti pari:

a) alla misura dell'aumento provvisorio di cui alla citata legge 19 agosto 1948, n. 1186, in godimento da parte dei pensionati stessi;

b) ad una somma pari ad una percentuale della pensione in godimento a carico dello Stato, del Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, o dell'Amministrazione ferroviaria, del Fondo per il culto, del Fondo di beneficenza e di religione della città di Roma, dell'azienda dei patrimoni riuniti ex economici e degli archivi notarili, escluso il caroviveri e ogni altro assegno accessorio, eguale al 40 per cento se la pensione è stata liquidata anteriormente al 1° luglio 1929, al 30 per cento se la pensione è stata liquidata da tale data al 1° agosto 1944 e al 20 per cento se la pensione è stata liquidata dopo detta data.

« Per i titolari di pensioni tabellari l'acconto di cui al precedente comma è pari al 50

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

per cento della pensione in godimento, escluso il caro-viveri ed ogni altro assegno accessorio ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« A tutti i pensionati di cui al precedente articolo viene altresì concesso una volta tanto l'acconto del 75 per cento di una mensilità della pensione attualmente goduta ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« All'atto dell'ammissione a pagamento della nuova pensione sarà provveduto al conguaglio tra i miglioramenti definitivamente spettanti e le somme corrisposte a titolo di acconto in base alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 4.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Alla maggiore spesa derivante dall'attuazione della presente legge sarà provveduto con le entrate previste dalla nota di variazioni allo Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1948-49 (primo provvedimento) presentata al Parlamento il 29 novembre 1948 ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 5.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

La proposta di legge sarà poi votata a scrutinio segreto.

Presentazione di disegni di legge.

SFORZA, *Ministro degli affari esteri*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SFORZA, *Ministro degli affari esteri*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

« Ammissione dell'Italia all'Organizzazione internazionale dei profughi »;

« Ratifica ed esecuzione del Trattato di amicizia, commercio e navigazione, del protocollo di firma, del protocollo addizionale e dello scambio di note conclusi a Roma fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America il 2 febbraio 1948 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro della presentazione di questi disegni di legge. Saranno trasmessi alla Commissione competente.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

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 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della Marina mercantile.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Onorevole Presidente, onorevoli deputati, la legge che ha per titolo: provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, ha essenzialmente due scopi. Il primo è di favorire la costruzione delle navi mercantili di qualità; il secondo è di favorire la trasformazione e riparazione delle navi mercantili. Coloro che intendano commettere la costruzione di navi devono farne richiesta formale al Ministero della marina mercantile. Il Ministro sentirà il parere di un apposito comitato tecnico.

Le provvidenze per la costruzione delle navi sono le seguenti: primo, contributo sui materiali. Questo contributo è pagato ai costruttori. Per ogni quintale del peso complessivo della nave, è di lire 2500 per navi dallo scafo metallico, di lire 1800 al quintale per

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

navi di legno fino a 500 tonnellate; di lire 2500 per i velieri a scafo metallico; di lire 1200 per i velieri a scafo in legno. Vi è poi un contributo di ammortamento pagato agli armatori, per ogni metro cubo, volume globale interno. Questo contributo è pagato anche in funzione della velocità della nave. Vi è infine un contributo integrativo che è pagato anch'esso ai proprietari delle navi, pari al sesto del prezzo della nave al netto del contributo di ammortamento. In ogni caso, i tre contributi (contributo sui materiali, quello di ammortamento, e il contributo integrativo), non devono superare il terzo del prezzo della nave.

Vi sono anche delle altre provvidenze a favore dei costruttori e degli armatori. Vi sono le importazioni in franchigia; vi è l'esenzione dal diritto di licenza. Vi è l'esenzione dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata. Vi è infine, un'esenzione dal pagamento dell'imposta di ricchezza mobile per cinque anni. Questo, per quanto riguarda la costruzione delle navi. Poi vi sono le provvidenze per le modificazioni, riparazioni e trasformazioni delle navi. Vi è qui un contributo di miglioramento, con 12 mila lire per cavallo asse; poi, un contributo per il materiale.

Inoltre vi è un aspetto importante della legge che si riferisce ai finanziamenti. Sapete che lo Stato darà una garanzia sul finanziamento del 40 per cento del costo complessivo della nave di nuova costruzione. Si tratta di garanzie per circa 38 miliardi di finanziamenti. Questa è la parte essenziale della legge. Vi sono poi altre disposizioni che si riferiscono alle navi per servizi indispensabili, ossia le navi per i servizi fra il Continente e le isole e fra le isole. E vi sono infine finanziamenti speciali che si riferiscono ai proprietari delle navi mercantili di piccolissimo tonnellaggio che sono state distrutte dalla guerra. Altri finanziamenti riguardano la cooperativa « Garibaldi ».

Lo stanziamento totale è di 34 miliardi. Questa è la legge.

Quale è la finalità di questa legge? Quale è lo scopo di questa legge?

Lo scopo più diretto, immediato della legge è di dare lavoro agli operai dei cantieri ed ai marittimi disoccupati. Inoltre, lo scopo è di ricostruire una marina da passeggeri, costruzione che è resa necessaria da tre importanti fattori.

Il primo è costituito dal movimento emigratorio; il secondo dal movimento turistico; il terzo, dalla necessità per il nostro Paese di avere somme più rilevanti di noli attivi.

È forse superfluo che io accenni in questa Assemblea all'importanza del movimento emigratorio; tuttavia ricordarlo in questa sede non è inopportuno, soprattutto dopo i recenti dolorosi fenomeni di ignobile speculazione su migliaia di poveri emigranti, truffati di ogni loro avere nella vana speranza di trovare un mezzo di trasporto per raggiungere di là dell'oceano il pane quotidiano, che qui è loro negato.

Oggi la partecipazione della nostra bandiera al traffico nazionale di trasporti transoceanici; compresi quelli degli emigranti, è appena del 40 per cento.

Come vedete, c'è ancora molto cammino da percorrere, soprattutto quando si pensi che, su una quindicina di linee regolari da passeggeri, che allacciano il Mediterraneo con il Sud America, appena cinque sono italiane.

Per quanto riguarda l'altro aspetto importante, il traffico turistico, esso si impone oggi più che mai, dato l'importante *deficit* della nostra bilancia dei pagamenti; e l'acquisizione di questo traffico risulta necessario, ai fini del ristabilimento dell'economia nazionale.

Basta citare alcune cifre: nell'ultimo anno la somma in dollari portati dagli americani in Inghilterra è stata di 45 milioni, in Francia di 56 milioni, in Italia appena di 6. Se dessimo impulso al traffico turistico, avremmo somme in dollari rilevanti per equilibrare la nostra bilancia commerciale.

Esiste uno stretto rapporto e legame di interdipendenza fra la marina di linea da passeggeri, il turismo, il trasporto degli emigranti, e la bilancia dei pagamenti; ed è nel quadro della cooperazione di questi fattori che va vista questa legge.

Al punto in cui sono le cose, qual'è il peso specifico dei nostri traffici da passeggeri, soprattutto sulle linee transoceaniche?

Ecco alcuni dati di questo ultimo mese: sulla rotta del Nord America sono previste per il corrente mese di dicembre due partenze sole con navi di bandiera italiana, di cui una del gruppo « Finmare », contro 8 navi di bandiera estera; sulla rotta del Brasile e del Plata 6 navi italiane, di cui appena 2 della « Finmare », contro 16 navi di bandiera straniera; sulla rotta del centro America 2 navi italiane, di cui una della « Finmare », contro 4 di bandiera straniera; sulla rotta delle Indie e dell'Estremo Oriente e dell'Australia, 5 navi italiane, di cui 4 della « Finmare », contro 24 di bandiera straniera; sulla rotta del levante Mediterraneo, 16 navi italiane, di cui 8 della « Finmare », contro 27 di bandiera straniera; sulla rotta del Nord

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Europeo abbiamo in partenza dai porti italiani 21 navi, di cui neanche una batte bandiera italiana. Potrei continuare ad elencare queste dolorose cifre, che vi dimostrano come ci sia una grande deficienza in questo settore della nostra marina mercantile.

Ma vediamo il problema dal punto di vista del contributo che lo Stato è chiamato a dare per la ricostruzione del naviglio di linea. E prima di tutto vediamo i criteri delle leggi precedenti.

Si dice: « Voi avete fissato una quota che risponde a circa un terzo del prezzo della nave. Con quali criteri avete fatto ciò? ».

Le leggi precedenti a quali principi si ispiravano in questo campo?

Noi abbiamo la legge del 16 dicembre 1926, n. 865, la quale non soltanto ammetteva ai benefici delle nuove costruzioni le navi delle società sovvenzionate, ma dava ad esse una vera priorità. Poi abbiamo avuto la legge Benni, la quale seguiva un criterio diverso, nel senso che escludeva dai sussidi le navi destinate alle linee sovvenzionate. Noi ricordiamo però che in realtà allora lo Stato contribuiva in altra maniera alla costruzione di queste navi e praticamente i risultati erano uguali.

In questa legge abbiamo accettato dei criteri diversi ed opposti: abbiamo escluso i criteri adottati dalla legge del 1926 e da quella Benni, ed abbiamo posto tutti su uno stesso piano di parità. Vediamo se è opportuno che la collettività eroghi sussidi della entità indicata per costruire delle navi. Se ci collochiamo dal punto di vista di un liberismo astratto, questa legge è soggetta a facili critiche: nulla è più facile che criticare questa legge, se ci si pone su un piano di liberismo assoluto. Perché la collettività deve pagare somme così ingenti per mettere i costruttori in condizioni di ricostruire le loro navi? Proprio in questi giorni ho letto un articolo su un importante giornale di Milano, sul *Corriere della Sera* in cui si dicono cose ovvie per dimostrare che lo Stato non deve sacrificarsi per ricostruire le navi. L'onorevole Corbino, che è un economista illustre, ha con grande eloquenza e con lucidità spiegato il problema: non si tratta cioè di sapere se i cantieri producono a costi alti o a costi bassi; bisogna sapere se l'economia italiana è in grado di produrre senza dazi protettivi. Non si può fare — ha detto l'amico Corbino — il processo ai cantieri senza fare il processo a tutte le industrie del nostro Paese. Egli ha dimostrato, ad esempio, come il settore della meccanica può produrre soltanto sotto la pro-

tezione di dazi doganali. In quel caso il contribuente non si accorge di pagare un sussidio, perché lo dà in una forma indiretta. Ciò per le navi non è possibile, perché in questo settore il sistema dei dazi protettivi non può esistere ed il sussidio deve avere una forma concreta, palese e diretta, mentre con i dazi doganali il sussidio è nascosto e coperto.

Il problema è un altro: in questa legge i sussidi sono stati valutati correttamente o non? Il problema è quindi di misura. Le somme che lo Stato eroga per costruire le navi corrispondono alla differenza dei prezzi di costo fra i cantieri italiani e quelli britannici, che in questi casi si scelgono sempre come punto di riferimento? Sono stati calcolati esattamente i prezzi di costo ed i sussidi che lo Stato deve pagare, e che sono necessari per coprire la differenza fra i prezzi di costo italiani e quelli britannici? Noi abbiamo cercato le maggiori garanzie ed abbiamo consultato i migliori tecnici. Se abbiamo tardato — come osservava giustamente l'onorevole Serbandini — la presentazione di questa legge, che è avvenuta con un po' di ritardo, ciò è dovuto ai calcoli che i tecnici hanno dovuto fare per esser sicuri che la somma che si proponeva a titolo di sussidio corrispondeva esattamente alla differenza di costo fra i cantieri italiani e quelli britannici. Le conclusioni alle quali sono giunti i migliori tecnici dell'ingegneria italiana in questo campo sono quelle conformi alle cifre indicate da questa legge. I costi in Italia sono di un terzo superiori ai costi britannici ed il sussidio deve corrispondere grosso modo alla misura in cui è stato fissato in questa legge. L'onorevole Corbino nel suo importante discorso ha chiesto che si facesse una riduzione del 10 per cento di tutti i contributi, fissando sostanzialmente al 30 per cento il massimo del contributo statale a fondo perduto sul prezzo delle navi da costruire.

Desidero far notare all'onorevole Corbino che i contributi, come vengono stabiliti nel progetto e nelle tabelle allegate, non sono contributi uniformi, cioè non raggiungono complessivamente in tutti i casi il terzo del prezzo delle navi; anzi, da calcoli espressamente eseguiti, risultano le seguenti percentuali nei casi caratteristici: per navi miste da passeggeri e merci della stazza lorda di tonnellate 25 mila, velocità 23 nodi, il costo presunto è di 9 miliardi e 800 milioni, i contributi nel complesso raggiungono 2930 milioni, pari al 29,9 per cento del prezzo delle navi, per navi cisterne di 15 mila tonnellate di portata e di una velocità di 16 nodi,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

il costo presunto è di 2970 milioni, e l'ammontare totale dei contributi è di 966 milioni pari al 32,5 per cento del prezzo totale delle navi; per navi da carico celeri da 10 mila tonnellate di portata, velocità 16 nodi, prezzo presunto 2092 milioni, importo totale dei contributi 701 milioni, pari al 33 per cento del prezzo presunto; navi da carico da 5500 tonnellate di portata e 16 nodi di velocità il contributo è di 469 milioni pari al 32,2 per cento del costo presunto. I contributi, quindi, variano da un minimo del 29,9 per cento per le navi da passeggeri, fino al 33,5 per cento per le navi da carico, perché la differenza dei costi nazionali da quelli esteri è minore per le navi passeggeri, maggiore per le navi da carico. Nel caso che noi stabilissimo un limite del contributo globale nel 30 per cento, si verrebbe a favorire indirettamente la costruzione delle navi da passeggeri, e non si favorirebbe la costruzione delle navi cisterna, che interessano l'armamento libero. L'importo del contributo sul materiale, corrispondente in media al 5 per cento circa del prezzo delle navi, è stato fissato tenendo presente che già con le leggi precedenti il compenso daziario allora previsto risultava eguale a tale cifra e che questo è l'unico contributo che va direttamente ai cantieri costruttori.

In pratica l'antico compenso daziario viene così moltiplicato per cento, sebbene i costi siano variati dal 1938 al 1948 in misura diversa, e precisamente: 65 volte per i prodotti siderurgici e 105 volte per il materiale di allestimento. Quindi, il fattore di cento che noi abbiamo preso come base del contributo proposto, è compensato in parte dal fatto che il contributo di ammortamento è stato aumentato solo di 60, e 80 volte rispettivamente per navi di grande e di piccola portata. Da queste circostanze sembra che le riduzioni proposte dall'onorevole Corbino, potrebbero essere tenute presenti solo nel limite globale, comprendente l'ammontare complessivo di tutti i contributi. L'onorevole Corbino, indica per tale limite la cifra del 30 per cento: in tal caso il congruaggio, per mantenere l'importo complessivo dei contributi in questa cifra, potrebbe essere fatto sull'ultimo contributo, di integrazione; ad ogni modo, su questo punto la Camera può discutere. Noi pensiamo che, grosso modo, la cifra indicata dai nostri tecnici sia la più corrispondente alla realtà. Se questo è il problema, per quanto si riferisce ai contributi dello Stato, quale è la posizione che noi dobbiamo assumere nei confronti dei cantieri, per avviarli verso una progressiva razionalizzazione? È un proble-

ma che si è posto in questa Assemblea, sotto il profilo politico, quando si è detto come la scelta deve essere operata. Voi ricorderete che si è discusso su come deve essere operata la scelta delle navi da costruire, su come deve essere operata la scelta dei cantieri che devono costruirle. Qui abbiamo nel problema generale dei costi dell'industria il problema particolare dei cantieri, per i quali come ha detto l'onorevole Corbino, il fenomeno è visibile, non può essere nascosto da dazi protettivi. Sul problema dei costi e sul problema della razionalizzazione dei cantieri, noi abbiamo la magnifica relazione dell'onorevole Angelini. Io penso che l'avrete letta. È noto che la produzione industriale è molto più costosa dell'anteguerra, sia per insufficienza di materiali, sia per il rialzo del prezzo dei materiali stessi, sia per il rialzo delle merci e dei pesi fiscali. Nel campo che ci interessa, quello cantieristico italiano, agiscono anche altre cause: il nostro provvedimento va considerato come aiuto ed incitamento ad una graduale trasformazione dell'industria cantieristica e del suo regime e non già come un sistema definitivo da perpetuarsi con leggi successive.

Il nostro Paese, del resto, non è il solo ad elargire sussidi per le costruzioni di navi: abbiamo anche la Francia e gli Stati Uniti che elargiscono sussidi. È vero che in questi Paesi i sussidi vengono elargiti anche per motivi diversi che da noi. Le cause che agiscono in Italia nel senso di determinare alti costi di produzione sono essenzialmente tre: problema di materiali, problema di mano d'opera e problema di spese generali. Sta ai tecnici ed agli organismi interessati di esaminare se, e fino a qual punto, queste cause potranno essere eliminate in avvenire. L'industria siderurgica italiana mira ad attuare un piano che dovrebbe metterla in grado di fornire alle industrie meccaniche — comprese quelle navali — tutto l'acciaio necessario ed a prezzi non diversi da quelli esteri. Se questo risultato sarà raggiunto nel corso dei prossimi anni, si avrà il più importante concorso al fine che ci proponiamo. Più difficile e più lento sarà invece il processo di riduzione del costo della mano d'opera, per gli ostacoli della disoccupazione e per il disagio della non ancora assestata situazione economica generale.

Abbiamo poi il problema delle spese generali: il gravame delle imposte è altissimo; specialmente l'imposta generale sulla entrata, che colpisce più volte lo stesso prodotto; rilevante, infine il peso della vigilanza e delle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

documentazioni necessarie per ottenere le esenzioni doganali.

Elevato è infine il costo del finanziamento, ma quella che più determina, fra tutte le cause, la disparità tra la nostra industria navale e quella degli altri Stati, è la sproporzione tra la capacità produttiva e la capacità di riassorbimento della produzione. Gli effetti di questa sproporzione si facevano sentire anche quando i cantieri navali si giovavano delle ordinazioni della marina militare, che superavano spesso per valore quelle della marina mercantile. Oggi, nelle condizioni in cui è stata posta la marina militare dal Trattato di pace, tali effetti appaiono ancora più gravi. Pensare che si possa attuare una riduzione di costi nelle presenti circostanze mi pare che sia quasi fuori della realtà. Il disagio è così grave che, se noi volessimo, per esempio, sopprimere o chiudere una metà dei nostri cantieri, noi determineremmo una disoccupazione violenta ed una crisi di carattere sociale, i cui costi sarebbero probabilmente molto superiori a quelli cui andiamo incontro con provvedimenti di eccezione, come quello che stiamo esaminando. E ciò non toglie che la questione vada attentamente esaminata. Noi dobbiamo evitare che gli impianti, gli uffici, i dirigenti, le maestranze e tutto ciò che è stato creato per determinare una certa capacità produttiva, portino tutto il peso dei loro costi sopra una produzione eccessivamente bassa. Nessuna industria potrà reggersi da sola in siffatte condizioni: bisogna avvicinare quanto più è possibile la produttività alle richieste della clientela; bisogna unificare per gruppi di cantieri, tra quelli che rimarranno; bisognerà razionalizzare i servizi di progettazione, bisogna in fondo procedere alle realizzazioni industriali cui mira in altri settori il programma produttivo italiano; trovare altre forme di attività che compensino quelle che devono essere sopresse.

Evidentemente la soluzione di questi complessi problemi non è di lieve momento, né può derivare dalle sole forze dei privati; l'intervento dello Stato è, comunque, inevitabile.

Fra tre anni, alla scadenza di questa legge, se nulla di simile sarà stato fatto, se questo processo di riorganizzazione non sarà stato tentato, è doloroso dirlo, saranno necessari nuovi fondi allo scopo di continuare a far vivacchiare i cantieri esistenti e dare un'altra spinta alla ricostruzione del naviglio italiano.

Se, invece, nel corso di questi tre anni, potranno essere semplificati i congegni, e alleg-

geriti i gravami fiscali, se potremo avere una riorganizzazione dell'industria siderurgica ed un credito a buon mercato, evidentemente il sacrificio finanziario che facciamo oggi, varrà ad assicurare la possibilità di esistenza delle attività marinare e a creare opere durature e benefiche per lo sviluppo delle nostre popolazioni costiere.

Lo Stato, d'altro canto, potrà in tal modo avere motivi seri per ottenere finanziamenti esteri a basso interesse e la facoltà di avvalersi del fondo lire.

Ripeto, è un problema che non si può risolvere in astratto, e non è il caso che la Camera possa cullarsi in eccessive illusioni. Il problema cantieristico italiano è un problema che si trascina da parecchi decenni e soltanto con uno sforzo intelligente di razionalizzazione potrà essere avviato ad una soluzione favorevole.

Passiamo ora ad un altro aspetto di questa legge, che è stato ampiamente discusso in quest'Assemblea: la questione del cosiddetto programma di costruzione.

Si dice: qual'è il vostro programma? Quali sono le navi che devono venire costruite? Prima di tutto, vorrei fare osservare agli onorevoli colleghi se abbiamo il diritto di dire che in una legge di questo tipo possa essere formulato un programma.

La questione programmatica riveste due aspetti: uno è stato messo molto in chiaro dall'onorevole Corbino, quando egli ci ha detto, che bisogna essere molto diffidenti per la costruzione di navi da carico secco, essere molto prudenti per la costruzione di navi cisterna, e largheggiare, invece, per le navi da passeggeri e miste. Questo è un aspetto del problema.

C'è un secondo aspetto rappresentato dalla tipizzazione delle navi, vale a dire unificare, in quanto possibile, i tipi di navi che dobbiamo costruire, indipendentemente da quelle classificazioni generali.

La Francia ha realizzato qualche cosa di simile, quando ha creato una specie di tipizzazione delle navi, ma lo ha potuto fare perché era lo Stato stesso che faceva costruire in base a determinati criteri e distribuiva le navi a determinati armatori secondo le perdite da questi avute durante la guerra.

Noi, con questa legge, abbiamo dovuto scegliere un criterio particolare. Se fossimo partiti da un punto di vista rigorosamente programmatico, è chiaro che non avremmo presentato questa legge, ma una ben diversa legge, vale a dire avremmo invitato il Parlamento a discutere su un progetto che avreb-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

be, proposto addirittura i tipi di navi da costruire; avremmo elencato il numero delle navi da costruire, la stazza, le caratteristiche, ecc.

Invece, noi non presentiamo una tal legge. Apparentemente lo schema non ha l'aspetto di una legge di programmazione: è uno schema che dice genericamente che chi costruirà navi di qualità avrà un certo sussidio.

Ebbene, il problema è tutto qui: noi ci siamo trovati tra due esigenze. Se avessimo potuto, come Stato, costruire le navi, evidentemente avremmo potuto presentare una programmazione. Ma qui non è lo Stato che costruisce le navi; le navi sono fatte costruire dagli armatori, i quali passano le ordinazioni. Potevamo, quindi, allora, scegliere l'altro criterio, quello del liberismo assoluto: lo Stato si disinteressa completamente di ogni e qualsiasi programmazione e lascia alla libera iniziativa e al giuoco della domanda e dell'offerta la determinazione dei tipi che sono necessari.

Noi non abbiamo seguito né l'una né l'altra strada: né la strada di una programmazione rigida, né quella di un liberismo assoluto. E perché? Perché tanto l'una che l'altra sarebbero incompatibili sia con il nostro sistema economico, sia con le esigenze della collettività nazionale di oggi.

Immaginiamo infatti che, secondo quanto asseriscono i liberisti puri, lo Stato si disinteressi completamente della programmazione ed affidi totalmente al gioco della domanda e dell'offerta i tipi di navi che debbono essere costruite. Io sono convinto, come Ministro della marina mercantile, che, se così si facesse, noi avremmo il paradosso che l'interesse in questo momento condurrebbe, a non ordinare se non navi cisterna, le quali, per un complesso di circostanze, sono in questo momento le navi maggiormente indicate dall'armamento privato. Navi che possono evidentemente avere un'importanza grandissima per l'armamento libero e per l'economia nazionale, ma che non rappresentano, come è noto, tutto il nostro interesse ed il nostro bisogno, perché ci sono tanti e tanti altri tipi di navi che particolarmente rispondono alle nostre esigenze.

Eguale, ripeto, non possiamo seguire un criterio di programmazione totale, perché non è lo Stato che costruisce, e dobbiamo tener conto delle legittime richieste dell'armamento libero.

Ecco perché dunque questa legge rappresenta un compromesso fra l'uno e l'altro cri-

terio. Debbo quindi precisare che cosa si intenda per programma sotto questo punto di vista: il nostro programma non sarà definito in concrete linee, ma consisterà in un orientamento, perché non si può non tener conto anche della domanda concreta dell'armamento libero che non va assolutamente trascurata.

Noi abbiamo così, come ho già detto, delineato un orientamento, nel senso che ci siamo indirizzati verso le costruzioni che più particolarmente interessano al Paese. Ed è precisamente su queste linee che si imposta il problema del contrasto tra « Finmare » ed armamento libero. Sotto un angolo visuale del tutto errato è stato infatti visto questo contrasto, quando si è parlato quasi di una torta di cui bisognasse vedere chi doveva avere la parte più grossa.

Il problema non si pone invece per nulla in questi termini: il problema si imposta sulla conciliazione delle esigenze dell'interesse generale con quelle dell'armamento privato; il problema consiste nel risolvere il conflitto fra una visione programmatica dell'interesse generale e le giuste esigenze dell'interesse privato.

Di fronte a questo problema noi consideravamo che oggi le esigenze dell'economia nazionale consigliassero di orientarci verso la produzione di navi da passeggeri. E per un complesso di circostanze, che voi indubbiamente non ignorate, ci siamo trovati di fronte ad un sistema di armamento, che è quello rappresentato dalle quattro società di preminente interesse nazionale, che aveva già creato un certo programma che coincideva, nelle sue finalità, con quello che era lo spirito animatore di questa legge. Questo non vuol dire che la legge sia stata fatta per aiutare la « Finmare ». Anche qui si è posto il problema in termini che mi appaiono assurdi e si è considerata questa legge come una legge fatta per risarcire i danni di guerra. Si è detto: l'armamento libero prima della guerra aveva il 60 per cento del tonnellaggio globale nazionale e la « Finmare » il 40 per cento; oggi la « Finmare » ha il 17 per cento e l'armamento libero l'83 per cento: è giusto, quindi, ristabilire un certo equilibrio. Non è questo lo spirito della legge. Se oggi l'interesse collettivo esigesse la costruzione di navi da carico e non di navi da passeggeri, sarei io il primo a consigliare un incremento dello sviluppo della marina libera, che è quella che meglio si presta ad esercire queste navi. No, la legge non è stata predisposta a favore della « Finmare », che ha perso più navi nel periodo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

bellico e non ha potuto ricostituire la sua flotta; non si tratta di ristabilire una giustizia astratta in questo campo puramente economico. Che se poi questa legge fortunatamente si concilia anche con l'equità — ed è proprio questo il caso — tanto meglio; se andando incontro alle esigenze dell'interesse nazionale, che è quello di costruire in modo prevalente navi da passeggeri, riusciamo a risolvere anche un problema di carattere morale e ad indennizzare le società che sono state più danneggiate, tanto meglio; ma non è questo il carattere essenziale della legge. La legge non è stata fatta per compensare la « Finmare » dei danni avuti, ma perché pensiamo che in questo momento l'interesse generale esige di avere un armamento di linea che attualmente in Italia manca.

Come vedete, non porto la questione sul terreno polemico; non vengo a dirvi che l'armamento libero ha avuto la più gran parte delle 120 *Liberty* e *T 2* e le società del gruppo « Finmare » un numero modesto, e che si tratta di stabilire dei compensi. Io considero che quanto è stato fatto fino ad oggi, nel senso di agevolare l'armamento libero assegnando prevalentemente ad esso le navi avute dall'America, sia stata una cosa eccellente, perché gli armatori liberi sono meglio in grado di gestirle che non quelle società; e ciò ha corrisposto perfettamente a quello che è l'interesse nazionale.

Oggi questo interesse, ripeto, ci consiglia di orientarci soprattutto verso la costruzione di navi da passeggeri; e poiché ci troviamo di fronte un programma organico predisposto dalla « Finmare », che ha una lunga e forte tradizione nell'esercizio dei servizi dei passeggeri, pensiamo che convenga agevolare l'attuazione di questo programma, tenendo però conto di quelli che sono gli interessi legittimi degli altri settori. La legge è tutta qui.

Questa legge, come vedete, non prevede discriminazioni per nessuno; non prevede discriminazioni a favore delle Compagnie della « Finmare » e non prevede affatto di escludere dai benefici della legge stessa i gruppi dell'armamento libero. Il problema che si pone oggi praticamente è questo. L'armamento libero, oltre ad avere quasi il monopolio di fatto nel trasporto dei carichi secchi e liquidi, ha iniziato, e lodevolmente iniziato, anche dei servizi da passeggeri. Il timore di questo armamento libero è che, dando sviluppo al programma navale della « Finmare », ossia mettendo le società di preminente interesse nazionale in condizione di poter riprendere il complesso delle linee tran-

soceaniche, possano essere danneggiate le iniziative che l'armamento libero ha intrapreso.

Devo dire con tutta lealtà, onorevoli colleghi, che se io pensassi che lo scopo di questa legge debba essere quello di creare una concorrenza tra « Finmare » e armamento libero, la quale avesse come risultato di distruggere utili iniziative già sviluppate, direi che dovremmo ricorrere evidentemente ad altre soluzioni. Sarebbe un errore, là dove c'è già un servizio in essere, a meno che questo servizio sia inadeguato e insufficiente, voler creare un servizio che possa distruggere il primo, ammesso che questo dia risultati soddisfacenti.

In questo senso io pensò che l'applicazione che daremo a questa legge sarà un'applicazione perfettamente razionale.

Ma noi pensiamo che i servizi che sono attualmente in essere sono lungi dall'essere sufficienti ai bisogni per il trasporto dei passeggeri; noi pensiamo che ci sia posto, largo posto, per servizi veramente organici che possono essere esercitati oggi dalla « Finmare » senza ledere affatto quelli che sono gli interessi dell'armamento libero e senza distruggere quelle iniziative che l'armamento libero ha già preso o sta per prendere.

Su questo punto mi pare di essere categorico. Come vedete è un problema di ricerca di equilibrio, non sempre facile.

A chi mi chiede: perché non avete presentato un programma ben definito in tutti i suoi aspetti, io credo di avere già risposto. Non è possibile. È un problema di adattamento e di studio di quelle che sono le possibilità dei traffici oceanici ed è un problema anche di valutazione delle prospettive per l'avvenire, che possono cambiare rapidamente da un mese all'altro.

Mi si è posto da molti un altro quesito: è il caso di fare navi da passeggeri quando c'è il traffico degli aeroplani che oggi copre buona parte di questo fabbisogno per i trasporti fra l'Europa e l'America?

Se consideriamo, per esempio, il traffico tra l'Europa continentale e gli Stati Uniti dopo l'ultima guerra, vediamo che il traffico aereo raggiunge la cifra del 25 per cento dei passeggeri, vale a dire che il 75 per cento è trasportato oggi a mezzo di navi.

Da questo a giungere alla conclusione che un bel giorno le navi passeggeri saranno inutilizzabili e il trasporto si farà completamente per aeroplani, mi pare che ci sia un abisso. Io non credo che si giungerà mai a questo.

Intanto escludo che il traffico attuale che si fa per via aerea sia un traffico sottratto

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

alle navi da passeggeri. Molti uomini di affari che hanno la possibilità di andare e tornare in due giorni in America si valgono degli aerei; ma se non ci fossero aerei non è detto che perderebbero due mesi usando il piroscafo: probabilmente rimarrebbero in Europa e tratterebbero i loro problemi per mezzo della posta o del telegrafo.

È chiaro, quindi, che può darsi benissimo che le linee aeree tolgano una parte di traffico alle navi, ma è molto più probabile che questo traffico rappresenti un incremento di trasporto di persone, le quali, se non ci fosse quel mezzo di trasporto, non viaggierebbero.

In ogni caso se si prevede che il traffico aereo debba sostituire il traffico marittimo, si potrebbe fare la stessa previsione per i trasporti di terra, e non so allora perché il collega Corbellini non pensi a togliere i binari sperando che il traffico tra Roma e Milano possa essere fatto in aereo!

Io penso che ancora per molti anni e, probabilmente, anche per qualche generazione noi ci dovremo servire, in prevalenza, di navi passeggeri.

In ogni caso è certo che col costo che hanno i trasporti aerei (ed è una previsione che si può fare anche per un lontano avvenire) i nostri emigranti non potranno servirsi di questi trasporti, ma di navi passeggeri.

Ed è chiaro almeno che, se ci orienteremo verso questa necessità fondamentale per gran parte della nostra popolazione, noi dobbiamo prendere atto che la costruzione di navi da passeggeri si presenta come qualcosa di assolutamente indispensabile per la nostra economia.

Non voglio fare qui nessuna polemica. Ho escluso in queste brevi dichiarazioni, in ogni caso, che si potesse arrivare a sollevare delle polemiche che secondo me sono fuori luogo e sono nate da una visione sbagliata di quello che è lo spirito di questa legge; sono nate da provocazioni ingiuste anche nei confronti di chi ha avuto l'onore di presentare questa legge.

Noi intendiamo unicamente andare incontro a quelle che sono le esigenze dell'economia del Paese, noi crediamo che oggi l'Italia abbia bisogno di un numero sufficiente di navi passeggeri per il turismo, per l'emigrazione e per i suoi noli attivi. Noi crediamo che la costruzione di queste navi non possa essere effettuata se non si danno dei sussidi, che rappresentano un terzo del costo delle navi agli armatori. Questi sono i punti fondamentali della legge.

Se gli onorevoli colleghi consentiranno con me in questa visione delle cose, io penso che potranno senz'altro scartare tutto quanto è stato l'elemento polemico delle discussioni che hanno preceduto questa mia esposizione e passare rapidamente all'esame degli articoli del disegno.

Ma prima di concludere vorrei brevemente rispondere agli oratori che hanno interloquito nell'esame di questa legge, e vorrei rispondere brevemente alle loro obiezioni cercando di convincerli che molte delle cose da essi dette o trovano soluzione nello spirito del testo della presente legge o sono considerazioni che non hanno fondamento reale.

Comincio dall'onorevole Dominedò, il quale ha aperto il fuoco per primo. Egli si è preoccupato che il contributo dello Stato a fondo perduto non avesse una contropartita sufficiente. Mi pare che sia stato questo uno dei primi argomenti sollevati dall'onorevole Dominedò. E mi pare che egli abbia detto anche che il contributo a fondo perduto non deve costituire un precedente.

Nel corso di questa mia esposizione io ho già risposto su questo punto e ho detto che questo contributo è necessario e che esso costituirà un precedente soltanto nella misura in cui noi immetteremo i cantieri italiani in un processo di rinnovamento che non è soltanto in funzione dei cantieri, ma che è in funzione di un completo processo di rinnovamento di tutti i settori della metalmeccanica e della siderurgia per poterli mettere in condizioni di produrre a costi uguali a quelli di tutti gli altri Paesi.

L'onorevole Dominedò si preoccupa anche della eccessiva discrezionalità che la legge dà al Ministro e chiede che il parere del Comitato tecnico abbia carattere vincolante per il Ministro stesso.

Faccio notare che nel progetto che io ho trovato quando andai al Ministero l'idea del Comitato tecnico non era neanche sorta. Sono stato io stesso che, per dare maggiore garanzia al potere legislativo ed anche per dare maggiore garanzia a me stesso, ho fatto inserire nel nuovo testo l'idea di questo Comitato tecnico. Questo Comitato tecnico — sia ben chiaro — non può essere un Comitato nel quale siano rappresentati gli interessi, sia pure legittimi, delle parti contraenti. Qui è lo Stato che paga e, come diceva molto opportunamente ieri il Relatore, onorevole Angelini, essendo lo Stato che dà questo contributo a fondo perduto, è lo Stato che deve essere giudice e arbitro. Sarebbe, dunque, assurdo introdurre in questo Comitato tecnico

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

elementi i quali non sarebbero che dei portavoce di interessi particolari. È evidente che, se introducessimo in questo Comitato tecnico gli armatori, i rappresentanti dei cantieri e i rappresentanti dei lavoratori, lo trasformeremmo in una piccola Assemblea parlamentare nella quale si dibattono sì degli interessi legittimi, ma tuttavia interessi particolari, e lo Stato, che deve avere in questo Comitato la funzione di arbitro, ne verrebbe estromesso.

È chiaro, dunque, che su questo punto non ci deve essere dubbio. Il Comitato deve avere carattere strettamente tecnico, perché è lo Stato che deve decidere ed arbitrare sulla distribuzione e sulla utilizzazione di questi fondi.

Non ho poi bisogno di aggiungere che il parere del Comitato non può essere un parere vincolante per il Ministro. Non si è mai visto, da quando esiste un sistema parlamentare, che il Ministro debba scaricare le sue responsabilità su un organo del suo stesso Ministero. Sarebbe troppo comodo fare il Ministro in questo caso, e penso che la Camera non potrebbe mai accettare simile criterio amministrativo! Il Ministro è responsabile ed il Ministro non può assumere questa responsabilità se in ultima istanza non sia lui a giudicare, sentito però — beninteso — il parere di questo Comitato.

L'onorevole Giulietti, che ha parlato dopo l'onorevole Dominedò, ha sollevato il problema del ripristino della *Nino Bixio*, ma, poiché egli ha proposto un emendamento, gli risponderò in sede di esame degli emendamenti.

C'è poi l'onorevole Mazza, che invoca una equa ripartizione fra la « Finmare » e l'armamento privato. Non ho da ripetere all'onorevole Mazza che quello che ho già detto: che qui non si tratta di ripartizione nel senso di dividere la torta a metà. Si tratta di un'altra impostazione del problema. Tuttavia si giunge a questa conclusione: che fortunatamente una distribuzione del naviglio che corrisponde esattamente a questo criterio di programmazione, integrato con le legittime esigenze dell'armamento privato, permette di far sì che si possa veramente giungere ad una divisione del 50 per cento fra gli uni e gli altri, come conclusione pratica.

Io escluderei, quindi, pur assumendo questo impegno come Ministro responsabile, che queste provvidenze vadano ripartite equamente nella misura del 50 per cento agli uni e agli altri, escluderei che questo criterio venga inserito nella legge, perché questo cri-

terio è il risultato di una particolare impostazione del problema. Posto così come criterio impegnativo per il Ministro, daremmo alla legge un carattere che essa non ha e non può avere. Non si tratta di provvidenze che vanno equamente ripartite fra gente che ne ha diritto. No, si tratta di un programma di costruzioni navali per cui lo Stato fa determinati sacrifici, ed in questo orientamento lo Stato giunge a questa conclusione: che il numero delle navi da passeggeri che deve costruire corrisponde fortunatamente a quel famoso 50 per cento per cui l'altra metà viene attribuita all'armamento libero. Escludo, quindi, che si possa nella legge inserire questo criterio, pur assumendo questo impegno, ma collocandomi da un punto di vista completamente diverso.

L'onorevole Orlando ha sottoposto la legge ad un fuoco di fila di critiche molto severe. Ha chiesto perché non abbiamo utilizzato anziché una legge di questo tipo, un'altra legge la quale favorisse anziché la costruzione di navi, il recupero di vecchie navi che sono oggi affondate o fuori uso e che potrebbero essere ripristinate.

Vedo che l'onorevole Orlando non è nel suo banco. Io penso, comunque, che questo criterio non possa essere accettato, perché prima di tutto credo che si faccia delle illusioni sulla quantità di navi che si possano ripristinare oggi. Io penso che le maggiori provvidenze che lo Stato ha preso in questo campo abbiano avuto efficacia veramente notevole. Oggi rimangono relitti che difficilmente potrebbero essere utilizzati. D'altra parte, un problema di questo genere non potrebbe dare ai cantieri un lavoro che invece la costruzione di nuove navi può dare e soprattutto non ci permetterebbe di costruire le navi da passeggeri che, secondo me, sono lo scopo essenziale di questa legge.

L'onorevole Orlando si è dichiarato contrario alle navi da passeggeri di alto tonnellaggio ed ha insistito sulla costruzione di piroscafi di media stazza. Questo è un problema molto importante che è stato sollevato anche dall'onorevole Corbino.

L'onorevole Corbino ha fatto notare molto opportunamente che il problema non è tanto quello del tonnellaggio quanto quello delle velocità.

L'onorevole Consiglio, forse per spaventare i colleghi, invece di parlare di stazza lorda, parlava di dislocamento. Venivano fuori cifre gigantesche: parlava di navi che dislocano 40 mila tonnellate!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Sarebbe un po' come se io, per giustificare un rifiuto ad un aumento agli impiegati statali, invece di esprimere i loro salari in lire li esprimessi in millesimi o in centesimi di lire. Quando si parla di una nave di 25 mila tonnellate di stazza lorda si intende una nave di 25 mila tonnellate; se vogliamo parlare di dislocamento, evidentemente si può arrivare a cifre più grosse. Ma nel linguaggio corrente di tutte le marine del mondo sono questi i criteri su cui bisogna basarsi.

Il criterio è questo: le navi che vogliamo costruire — e qui devo dire alla Camera una parola molto chiara e molto onesta — sono navi che non avranno un tonnellaggio eccessivo. Dico subito che scartiamo senz'altro l'ipotesi di navi con tonnellaggio corrispondente a quello del periodo fascista, navi da 40 mila, 50 mila, 60 mila tonnellate. Sarebbe fare della pura demagogia. Sono navi che penso dobbiamo assolutamente scartare da qualsiasi nostra ipotesi di costruzione. Ma qual'è il limite massimo al quale noi possiamo arrivare? Nel programma che la « Finmare » ha presentato per quanto riguarda questa legge, ossia le provvidenze previste dal nostro bilancio, vorrei pregare l'Assemblea di non insistere perché venga posto in discussione il famoso programma di Trieste, che non ha a che vedere con il nostro problema, e riguarda altri ambienti economici. Le navi di tonnellaggio importante che la « Finmare » ha nel suo programma, e che creano qualche preoccupazione in certi ambienti, sono tre. Si tratta di tre navi che verrebbero costruite per i servizi oltre oceano, di una stazza di circa 25 mila tonnellate.

Bisogna che gli onorevoli colleghi dicano chiaro se pensano che un orientamento di questo genere possa essere accettato. Noi pensiamo che una stazza di 25 mila tonnellate per navi che devono fare servizi transoceanici ad una velocità che non superi i 23 nodi possa avere una gestione economica.

Le osservazione dell'onorevole Corbino sono calzanti. Se la velocità fosse troppo alta, divorerebbe ogni possibilità di gestione economica; mentre se fosse troppo bassa, si avrebbe il pericolo della concorrenza straniera, che supererebbe facilmente le nostre linee. Credo che possiamo attenerci alle 25 mila tonnellate con la velocità di 23 nodi.

Nel programma della « Finmare », che si riferisce tanto alle navi per il Centro-America, quanto alle navi per il lontano Oriente, il tonnellaggio non supera le 15 mila tonnellate.

L'onorevole Ducci ha parlato, a proposito del Comitato tecnico, dell'inclusione di rappresentanti dei lavoratori. Non posso che ripetergli quanto ho detto prima, vale a dire che non possiamo accedere al criterio che in questo Comitato vi siano rappresentati, anche se altissimamente qualificati, di categorie che rappresentano nobilissimi interessi, ma sempre di carattere eccezionale. Allora dovremmo ammettere anche rappresentanti di cantieri, sottraendo così questo Comitato alle sue funzioni specifiche, cioè di arbitro in questa materia.

Un altro oratore ha chiesto che venisse fissata una percentuale per i cantieri dell'Italia meridionale. Da una parte si chiede di stabilire una libera contrattazione, in modo che i prezzi possano regolarsi in base alle richieste di mercato, e dall'altra si chiede che si fissi una percentuale per certi cantieri. Le due cose non sono conciliabili. Non si può chiedere da una parte una politica liberistica, e dall'altra una politica di programmazione. Abbiamo scelto una via intermedia. Sarebbe molto utile stabilire una economia di mercato, ma dobbiamo tener conto di gravi esigenze sociali, per cui non è possibile ricorrere soltanto a questo criterio di mercati. Dobbiamo assumere un certo impegno di distribuzione, e questo abbiamo assunto nei confronti dei cantieri dell'Italia meridionale. Ma ciò ha valore di orientamento. Se fissassimo una percentuale a favore dell'Italia meridionale — del 25, 30, 50 per cento — determineremmo una situazione di monopolio. I cantieri si metterebbero d'accordo per fissare i prezzi; e al Governo non resterebbe che chinare la testa. Voi vedete che questa legge è una conciliazione fra esigenze di carattere sociale ed esigenze di carattere economico. Voi dovete lasciare una certa mano libera al Ministro. Egli assume un impegno di agire in un certo senso e di dare una più alta percentuale ai cantieri dell'Italia meridionale rispetto a quelli del Nord, ma non potete però fissare tale impegno in una norma giuridica. In questo caso mettereste questi cantieri in condizioni di poter imporre condizioni di monopolio.

L'onorevole Serbandini ha sollevato alcuni problemi.

La prima richiesta è stata quella di abolire le particolari facilitazioni per l'importazione di alberi a manovella e di altro materiale. Siccome egli ha presentato un emendamento a questo proposito, risponderò in sede di discussione degli articoli.

L'oratore ha insistito sul problema della razionalizzazione delle aziende cantieristiche.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Mi pare che l'onorevole Serbandini vorrebbe introdurre nella legge una particolare sanzione per quei cantieri che, per mezzo di nuovi impianti, non si avviino verso una razionalizzazione. Egli vorrebbe, in altri termini, trovare una formula legislativa, che vincolasse questi cantieri a procedere sulla strada della razionalizzazione.

Credo di avere risposto nel corso della mia esposizione come il problema sia molto complesso. Se vogliamo mettere nella legge qualcosa del genere, possiamo farlo, ma sarebbe assolutamente inoperante. È un invito a fare qualche cosa, che risulta da coefficienti di carattere assolutamente diverso.

I cantieri potranno essere razionalizzati nella misura in cui potranno contare su un lavoro sufficiente: cioè, oltre che sul programma di costruzioni impostato da questa legge, anche su commesse di altri Paesi. Possono venire commesse da Paesi che in questo momento non hanno potuto ancora passarle. Ci auguriamo che la missione La Malfa dia i risultati che tutti aspettiamo. Se le notizie indirette, che ho ricevute, sono esatte, avremo in questo settore buonissime sorprese.

Dipende, dicevo, dal carico di lavoro di questi cantieri; dipende dalla possibilità o meno di razionalizzazione dell'industria siderurgica italiana; dipende dalla possibilità di costruire — e perché no? — navi da guerra italiane; dipende dalla possibilità di eliminare alcuni cantieri, i quali oggi producono a costi eccessivamente alti e che non sono sanabili dal punto di vista economico; dipende da una quantità di fattori, che non possiamo prevedere.

Mettere nella legge come condizione specifica questo processo, che dipende da fattori, che sono troppo numerosi e troppo vasti, sarebbe qualcosa di moralmente giusto, ma di politicamente poco efficace.

L'onorevole Fiorentino ha assunto posizione di pretto liberismo. Ha chiesto addirittura la esclusione della « Finmare » dai benefici della legge o qualcosa del genere; l'orientamento mi pare fosse quello.

FIorentINO. No, no.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Tanto meglio, se questo non è.

Però, l'onorevole Fiorentino ha citato alcune cifre inesatte sulla situazione di deficit delle aziende della « Finmare »; ne approfitterò per rettificarle; del resto, se sbaglio, l'onorevole Fiorentino avrà modo di correggermi.

La « Finmare » è stata presentata come divoratrice di miliardi; mi pare un giudizio

piuttosto ingiusto. Non voglio fare la storia della « Finmare »; avremo occasione di farla in altra sede.

Ricordate questo: che la maggior parte delle spese di queste società sono dovute a circostanze, che esulano veramente dalle responsabilità delle società stesse.

Vi do un esempio per tutti, pensate che la Tirrenia, che ha servizio di navigazione tra Palermo e Napoli, copre coi biglietti appena un terzo delle spese; sono prezzi imposti dallo Stato; se si lasciasse giocare il mercato, la Tirrenia potrebbe triplicare o quadruplicare questi prezzi; la linea probabilmente sarebbe attiva; ma questo non è possibile.

D'altronde non possiamo sopprimere il servizio Palermo-Napoli o quello Civitavecchia-Olbia.

In ogni caso, nonostante questa situazione e nonostante il fatto che la « Finmare » ha dovuto tenere in servizio e pagare maestranze numerose, personale, stato maggiore delle navi, anch'esso numeroso, che non avrà possibilità di occupazione per parecchi anni; nonostante questo, le spese che queste società hanno accollato allo Stato non sono veramente eccessive.

Molti possono dire: « perché la « Finmare » non ha licenziato questo personale? ».

Converrà essere molto chiari: il personale di stato maggiore, soprattutto marinai della società « Finmare » rappresentano, si può dire, il fiore della mariniera italiana. Questi uomini durante la guerra hanno rischiato quotidianamente la loro vita. Le navi per la maggior parte sono state affondate. Ora è moralmente possibile pensare che si possa dire a questi ufficiali e a questi marinai, i quali hanno rischiato la vita durante la guerra: « dal momento che le vostre navi sono state affondate, potete andare altrove, per cercarvi altrove il pane? ». Era possibile dire a questi ufficiali, i quali avevano comandato le navi rischiando la vita, talora sulle rotte oceaniche, che lo Stato li metteva sul lastrico? (*Approvazioni al centro*). Perciò la « Finmare » ha dovuto sostenere importanti spese e tenere personale esuberante. È per questa ragione che noi dobbiamo mettere queste società in condizioni di dare lavoro a quel meraviglioso personale che oggi è ancora disoccupato.

Le cifre del contributo statale dato alla « Finmare » sono le seguenti: nel quadriennio 1941-44, 189 milioni; nei primi tre anni del quadriennio 1943-49, cioè fino ad oggi, il contributo è stato di 2 miliardi e 923 milioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Di questi 2 miliardi e 923 milioni, più di un miliardo è stato assegnato alla « Tirrenia » per i motivi ai quali ho poco fa accennato.

L'onorevole Corbino ha fatto alcune proposte concrete nel suo discorso, soprattutto ha accennato all'opportunità di ridurre i contributi. Penso che discutendo gli emendamenti potremo esaminare più a fondo questo problema. Intanto colgo l'occasione per ringraziare il collega Corbino per i preziosi consigli che ci ha dato nella sua così eloquente esposizione e lo assicuro che terremo presente quanto ha detto, soprattutto in merito alle navi da carico ed alle navi cisterna. Oggi vi è un entusiasmo eccessivo, a nostro parere, per la costruzione di queste navi. La situazione va considerata sotto questo profilo per ragioni che noi tutti constatiamo: vi è una specie di incoraggiamento da parte di altri Stati e di altre marine a favorire lo sviluppo in questo particolare settore, nel quale invece dobbiamo essere molto prudenti. L'Italia ha già oggi un tonnellaggio di navi cisterna superiore a quello ante-guerra. È vero che le prospettive sono per un trasporto di nafta superiore nei prossimi anni, ma in questo settore un eccessivo « engouement » (come direbbero i francesi) sarebbe pericolosa, perché si potrebbe arrivare ad una strozzatura pericolosa. Pertanto in questo campo bisogna essere prudenti.

Ringrazio l'onorevole Corbino per i consigli preziosi che ci ha dato riguardo alle navi miste. Io ho citato cifre eloquenti. Ho detto che nelle prossime settimane partiranno per il Nord-America, dai porti del Nord-Europa, 27 navi: di queste non una batte bandiera italiana. I consigli che l'amico Corbino ci ha dato per farci orientare verso navi passeggeri e miste (avvertendo di essere molto prudenti con le cisterne ed escludendo quasi totalmente le navi da carico), sono consigli che l'Assemblea deve ponderare e che dovrebbero essere ascoltati da tutti coloro i quali hanno a cuore questo importante settore della vita nazionale. Le assicuro onorevole Corbino, che faccio miei quei suoi consigli, che hanno interpretato con eloquenza ciò che noi, della marina mercantile, già pensavamo in merito a questi problemi.

L'onorevole Consiglio, *grosso modo*, ha ripetuto le argomentazioni ampiamente sostenute dal collega Fiorentino ed ha invocato parità di trattamento fra il settore della « Finmare » ed il settore dell'armamento privato. Non posso far altro che assicurare che questa parità sarà assolutamente assicurata a tutti.

Anche l'onorevole Consiglio ci ha esortato ad esser prudenti in materia di costruzioni di grosse navi: posso assicurarle che le stesse preoccupazioni abbiamo noi e la Camera sia sicura che demagogia e megalomania noi non ne faremo.

Onorevoli colleghi, credo di aver detto l'essenziale in questa importante materia. E questo un argomento così vasto che non può essere trattato in una breve esposizione, soprattutto quando ci si trova alla vigilia delle feste natalizie. Quindi urge giungere alla conclusione, urge procedere all'esame degli articoli. È importante far bene e fare molto presto; ripeto, è importante fare presto. Basterà ricordare che l'Italia per non aver posto un programma di costruzioni navali a tempo debito, ossia due-tre anni fa, si è trovata di fronte a questa curiosa situazione: ha dovuto sborsare una somma superiore per costruire navi di altri Paesi; ha sborsato 40 miliardi, per costruire navi argentine e di altre marine: tanto valeva costruire navi per la flotta mercantile italiana.

Siamo, dunque, in ritardo. Non voglio fare pressioni di carattere demagogico sull'Assemblea, ma bisogna tener presente la tragica situazione in cui si trovano migliaia e migliaia di operai dei cantieri. Io sono stato a visitare i cantieri di Taranto e di Spezia, e ho visto quelle meravigliose maestranze, e posso assicurare che sono uscito col cuore angosciato. Queste migliaia di padri di famiglia sono preoccupati del loro pane quotidiano. Se questa legge non fosse approvata o se l'approvazione venisse ritardata, avremmo migliaia di famiglie che si troverebbero nella più nera miseria. Purtroppo questa legge giunge già in ritardo, purtroppo queste feste natalizie troveranno molti di questi lavoratori attorno alle mense nude... Pregherei almeno che se non possiamo fare nulla per questi giorni di festa, che sono feste per coloro che hanno i mezzi per poterli festeggiare, diamo loro la certezza che immediatamente avranno lavoro, nei giorni che verranno, e sulla loro povera tavola fiorisca il fiore della speranza. (*Vivissimi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

« La Camera, tenuto conto del carattere di emergenza del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento », e approvando il passaggio all'esame dei singoli articoli,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

fa voti

affinché il Governo, in conformità ai criteri espressi nella relazione al disegno di legge, curi di realizzare concretamente, in occasione degli ulteriori provvedimenti che potranno essere emanati per l'utilizzazione del fondo-lire, la riorganizzazione dei cantieri nel più complesso quadro della riorganizzazione dell'industria italiana ».

PERTUSIO, RUSSO, DOMINEDÒ, LUCIFREDI.

« La Camera,

nel prendere in esame il disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria e delle costruzioni navali e dell'armamento »,

afferma la necessità di un coordinamento nel sistema dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei, al fine di utilizzare nel modo migliore l'onere che grava sulla collettività per l'espletamento del servizio di trasporto di persone e di merci, nel campo nazionale ed internazionale.

« Invita il Governo a proporre la costituzione d'un adeguato organo tecnico, capace di garantire tale coordinamento ».

VERONESI, DE MARTINO ALBERTO, GIULIETTI.

Questi ordini del giorno non possono essere illustrati, perché secondo l'articolo 77 del Regolamento, ultimo comma, possono illustrare i loro ordini del giorno solo i proponenti, che si siano iscritti prima della chiusura il che non è avvenuto in questo caso.

Prego l'onorevole Ministro della marina mercantile di voler esprimere il parere del Governo sui due ordini del giorno.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Il primo ordine del giorno a firma degli onorevoli Pertusio, Russo, Dominedò e Lucifredi posso accettarlo a titolo di raccomandazione. Anche il secondo, a firma degli onorevoli Veronesi, De Martino e Giulietti, lo accetto a titolo di raccomandazione.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla discussione degli articoli, ritengo opportuno intrattenere la Camera sull'ordine dei nostri lavori. Abbiamo ancora da esaminare i 35 articoli del disegno di legge sulla marina mercantile, per il quale gli emendamenti sono abbastanza numerosi; abbiamo da esaminare, inoltre, altri progetti, i quali non hanno un numero rilevante di articoli: elezioni regionali; delega di amnistia; sospensione dell'entrata in vigore delle aggiunte al Codice

di procedura civile; delega per le tariffe ferroviarie; infine, abbiamo la mozione Novella.

Evidentemente conviene, credo, nell'interesse stesso dei colleghi, che noi affrettiamo i lavori in modo da terminarli due o tre giorni prima del Natale. Perciò io proporrei di tenere seduta domenicale, in maniera da finire possibilmente lunedì, o, al massimo, nella mattinata di martedì.

Una voce. Anche due sedute.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, dalle previsioni che si possono fare, dato che in questo campo il mestiere di profeta è piuttosto difficile, una sola seduta domenicale potrà forse bastare.

Una volta stabilito di tenere seduta domenicale, potremmo regolarci domani, a seconda dell'andamento dei nostri lavori, e stabilire se dovremo tenere una seduta mattutina da prolungare eventualmente al pomeriggio, dopo un breve intervallo. Pongo pertanto in votazione la proposta di una seduta domenicale.

(È approvata).

Presentazione di disegni di legge.

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

« Attribuzioni della Giunta giurisdizionale amministrativa della Valle d'Aosta in sede amministrativa, in materia di ricorsi amministrativi e di contenzioso tributario ».

« Norme relative al personale della Magistratura e delle cancellerie e segreterie giudiziarie ».

Per il secondo disegno di legge, chiedo la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi disegni di legge. Per quanto riguarda il primo, ritengo che esso possa essere assegnato alla competente Commissione in sede legislativa. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Per il secondo disegno di legge, il Ministro chiede la procedura di urgenza. Onorevole Ministro, io ritengo che sia estremamente difficile che in due o tre giorni si possa porre all'ordine del giorno questo disegno di legge.

LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

LEONE. A me pare che questo disegno di legge sia urgentissimo, perché col 31 dicembre il personale delle cancellerie giudiziarie dovrebbe essere collocato a riposo, talché l'Amministrazione della giustizia si troverebbe il 1° gennaio priva del necessario personale.

Penso pertanto che si potrebbe demandare l'esame del provvedimento alla Commissione permanente in sede legislativa. Avendo parlato col Presidente della Commissione stessa, posso riferire che egli sarebbe disposto a fissare la riunione anche domani, e in mezz'ora si potrebbe esaurire la discussione relativa.

PRESIDENTE. Onorevole Leone, occorre almeno stampare il disegno di legge e quindi la seduta della Commissione non potrebbe aver luogo prima di dopodomani. Comunque, se non vi sono opposizioni, anche questo disegno di legge potrebbe essere assegnato alla competente Commissione in sede legislativa, con la procedura d'urgenza, cioè entro quarantotto ore. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

**Trasmissione di decreti legge
da convertire in legge.**

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il Presidente del Consiglio ha trasmesso l'elenco dei decreti legge da convertire in legge secondo le norme del disegno di legge n. 31, presentato alla Camera il 23 giugno 1948.

Come i colleghi sanno, si tratta di un grande numero di decreti legge emessi durante alcuni anni, e che devono essere ancora ratificati. Credo perciò che, dato il numero dei provvedimenti da esaminare e l'estrema varietà degli argomenti che questi provvedimenti concernono, sia il caso di nominare una Commissione speciale, la quale riferisca entro un ragionevole lasso di tempo.

MONTICELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTICELLI. Propongo che la nomina della Commissione sia demandata al Presidente della Camera.

PRESIDENTE. È stata fatta la proposta di demandare al Presidente la nomina della Commissione speciale. La pongo in votazione.

(È approvata).

Mi riservo di comunicare alla Camera i nomi dei componenti di tale Commissione.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

«Miglioramenti provvisori ai pensionati civili dello Stato». (238).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

(Segue la votazione).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito i Segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli Segretari numerano i voti).

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

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

Come la Camera ha testé udito, l'onorevole Ministro ha accettato, come raccomandazioni i due ordini del giorno presentati.

Onorevole Pertusio, ella insiste perché il suo ordine del giorno sia messo in votazione?

PERTUSIO. Non insisto, signor Presidente. Confido nell'assicurazione che il Ministro dà, come l'ha già data innanzi alla Commissione, quando ha accolto l'ordine del giorno Firrao, presentato in quella sede.

Il problema che noi abbiamo prospettato attraverso l'ordine del giorno è di notevole gravità. Noi abbiamo sentito che in questa legge non vi è un elemento selezionatore nella distribuzione del lavoro fra i cantieri, e quindi l'utilizzazione del « fondo lire » non avviene secondo le finalità del Piano di ricostruzione europea in questo settore. Sono condizioni di emergenza che hanno costretto a fare questo, ed è per ciò che io approvo la legge e approvo anche l'articolo relativo.

Confido però che per qualsiasi utilizzazione del « fondo lire » nel piano di ricostruzione dell'industria si tenga conto di questo suggerimento, che con l'ordine del giorno abbiamo voluto dare, affinché si crei quella selezione che è riqualificazione della nostra industria in genere e dei nostri cantieri in particolare.

PRESIDENTE. Chiedo ai firmatori dell'ordine del giorno Veronesi se vi insistano.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

DE MARTINO ALBERTO. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'esame dei singoli articoli del disegno di legge. Chiedo all'onorevole Ministro della marina mercantile se accetta che si discuta sul testo della Commissione.

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

CONSIGLIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO. Ritiro il mio emendamento tendente a sostituire il titolo con il seguente: «Provvedimenti per favorire le industrie navali in Italia».

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo all'esame dell'articolo 1. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

CAPO I.

ART. 1.

(*Scopi della legge*).

«La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 35 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti.

«La presente legge ha, altresì, lo scopo di favorire la modificazione, trasformazione e riparazione delle navi mercantili».

PRESIDENTE. A questo articolo sono stati presentati due emendamenti dagli onorevoli Serbandini, Ducci e Giavi, del seguente tenore:

«Al primo comma, dopo le parole: corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale, aggiungere: con prevalente riguardo ai servizi regolari di linea da passeggeri e misti».

«Al secondo comma, dopo le parole: navi mercantili, aggiungere: in quanto corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale».

L'onorevole Serbandini ha facoltà di svolgerli.

SERBANDINI. Le ragioni per cui ho presentato insieme ai colleghi Ducci e Giavi

l'emendamento al primo comma ho avuto modo di esporre nel mio intervento durante la discussione generale. Non starò a ripeterle.

Ma vorrei ricordare che sulle necessità preminenti che ha il nostro Paese nella ricostruzione dei servizi regolari di linea da passeggeri e misti — come si esprime appunto il primo emendamento — è stata concorde la quasi totalità della Commissione. L'onorevole Corbino poi, nel suo autorevole intervento, mentre ha espresso alcune riserve sulla costruzione di un numero troppo alto di petroliere, ha insistito anche lui sulla necessità di costruire navi passeggeri non di lusso, non da «nastro azzurro» (siamo d'accordo, onorevole Corbino) e navi miste.

Mi pare che un momento fa, anche l'onorevole Saragat abbia detto che oggi l'interesse generale ci consiglia di favorire la costruzione di navi da passeggeri.

Emigrazione, turismo, noli attivi, sviluppo dei nostri traffici commerciali, per i quali le navi miste sono indispensabili, esigono che senza perdere altro tempo sia rimesso in efficienza questo settore della nostra marina, ridotto dalla catastrofe della guerra a meno di un decimo di quello che era prima e non reintegrato dall'acquisto delle *Liberty*, che per struttura e velocità non sono adatte per i servizi regolari di linea.

Se, dunque, in grande maggioranza siamo d'accordo su questi criteri, perché li affidiamo soltanto alle relazioni ed ai discorsi e non li inseriamo nella legge — almeno nella forma limitata dell'emendamento proposto — in modo che lo Stato, nel dare così pesanti contributi, abbia la garanzia di darli prevalentemente a vantaggio di quel settore della nostra marina che ha oggi le più gravi deficienze, mentre è il settore più importante per la collettività nazionale?

L'unica ragione per non inserire questa precisazione nell'articolo uno, non potrebbe essere che quella di non dispiacere ai grossi armatori liberi, che hanno progettato, in vista di questa legge, soprattutto navi petroliere, perché preferiscono lasciare ad altri l'impegno spesso gravoso dei servizi regolari di linea da passeggeri e misti.

Ma non è una buona ragione, onorevoli colleghi. I grossi armatori liberi hanno già ricevuto in questi anni dallo Stato contributi e facilitazioni di ogni genere (basta pensare alle *Liberty*); e grosse facilitazioni e contributi hanno da questa legge. Vogliate consentire che una volta tanto lo Stato vada incontro, prevalentemente, ai riconosciuti interessi dell'economia nazionale e del Paese.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Circa l'emendamento al secondo comma, esso ubbidisce ad un criterio di analogia ai principi e alla formulazione stessa del primo comma, dove si dice che le navi da costruire devono essere « corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale ».

È vero che i grossi armatori volevano togliere questa clausola dalla legge, con il pretesto che non sarebbe necessaria perché, comunque, l'armamento — essi dicevano — avrebbe ordinato navi che fossero suscettibili di un conveniente esercizio. Quel « conveniente » — come ho già avuto occasione di far notare — è particolarmente significativo. Conveniente per chi? Non certo per l'economia nazionale, se si voleva togliere questa clausola!

E allora, dato che la Commissione non ha accettato la proposta degli armatori liberi, mi pare che si debba introdurre anche qui lo stesso criterio, aggiungendo nel secondo comma, che si riferisce alla modificazione e trasformazione delle navi mercantili, la precisazione: « in quanto tali trasformazioni corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale », affinché lo Stato dia i contributi soltanto in questo caso e non quando si tratta di trasformazioni che convergono solamente alle speculazioni immediate di qualche grosso armatore.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Relatore di esprimere il parere della Commissione su questi due emendamenti.

ANGELINI, *Relatore*. La Commissione ritiene di non potere accogliere il primo emendamento, perché già l'articolo, stabilendo che in programma è la costruzione di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale, ha identificato esattamente il settore nel quale si deve operare, ed è quindi inutile ripetere che questo settore comprende anche le navi di linea, da passeggeri e miste.

Sia la relazione, sia il discorso del Ministro, sia l'intrinseco valore dell'articolo così come è proposto, assicurano che nel programma futuro le navi passeggeri e miste avranno il posto che devono avere per la ricostruzione della nostra marina mercantile.

SERBANDINI. Non ve n'è alcuna indicazione nella legge!

ANGELINI, *Relatore*. È implicito.

Per quanto riguarda il secondo, noi riteniamo che non sia da accogliersi per un motivo molto semplice, che è proprio un motivo di carattere sociale. In sostanza è difficile, e direi quasi impossibile, attraverso modifi-

cazioni, trasformazioni e riparazioni di navi esistenti, arrivare a fare delle navi di qualità, navi di qualità così come si desidera che siano queste navi per essere iscritte in quell'alta classe del Registro navale italiano.

Quando si parla di trasformazione, modificazione e riparazione di navi, si va specialmente a vedere l'opportunità di favorire il lavoro nei cantieri anche per questo particolare settore, il quale, se non consente si raggiunga quel determinato grado di qualità, rappresenta pur sempre una trasformazione che tende ad andare verso la qualità.

È per questo che noi riteniamo che non sia accettabile l'emendamento presentato dall'onorevole Serbandini.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro di esprimere il parere del Governo.

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

PRESIDENTE. Onorevole Serbandini, ella insiste?

SERBANDINI. Sì.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione il primo dei due emendamenti:

« Al primo comma, dopo le parole: corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale, aggiungere: con prevalente riguardo ai servizi regolari di linea da passeggeri e misti ».

Come la Camera ha udito, questo emendamento non è accettato né dalla Commissione, né dal Governo.

(Non è approvato).

Passiamo al secondo emendamento:

« Al secondo comma, dopo le parole: navi mercantili, aggiungere: in quanto corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale ».

CORBINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Vorrei pregare il collega Serbandini di non insistere su questo emendamento per questa ragione: noi potremmo andare incontro ad una votazione che implicitamente autorizzerebbe il Ministro a fare delle cose contrarie agli interessi della economia nazionale, mentre siamo tutti concordi che le decisioni del Ministro si debbano svolgere in questo senso. Ed allora, piuttosto che dividerci su una questione puramente formale, vorrei pregare il Ministro che in questi casi, nel dare l'autorizzazione, tenga conto di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

quello che è il prevalente interesse dell'economia nazionale.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Io non capisco — dopo quanto ha detto l'onorevole Corbino — per quale ragione non si inserisce qui la clausola che è nella prima parte: « in quanto corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale »

Se siamo d'accordo che il Governo si deve attenere a questo criterio, appunto per questo, mettiamolo nella legge; tanto più che il pericolo che determinati armatori richiedano al Governo facilitazioni per modifiche che non corrispondono alle esigenze della economia nazionale, esiste. Vediamo, per esempio, che si trasformano navi da carico adottando nelle stive una serie di cuccette per imbarcare 40 o 50 emigranti, che viaggiano così in condizioni di grave rischio. Noi dobbiamo evitare che l'armamento si rivolga al Governo per simili trasformazioni speculative, non corrispondenti alle esigenze dell'economia nazionale. Tanto più che siamo spinti a considerare questa eventualità, proprio dalla richiesta che alcuni esponenti dell'armamento libero hanno fatto per la prima parte dell'articolo. Sono loro che ci hanno messo in guardia. Essi volevano che si togliesse dalla prima parte la frase: « corrispondenti alle esigenze dell'economia nazionale ». Era evidente che essi volevano lasciare via libera alle loro speculazioni. Ma appunto questo deve indurre non solo a lasciare la clausola nella prima parte, come la Commissione ha fatto, ma ad inserirla nella seconda parte, perché i contributi dello Stato non vadano a vuoto, ma vadano solo dove c'è un'esigenza generale che li richieda. Quindi è proprio per le ragioni dette dall'onorevole Corbino, che lo pregherei di non rivolgere a me l'invito a non insistere, ma di rivolgerlo al Governo.

PRESIDENTE. Trattandosi di un emendamento aggiuntivo da aggiungere alla fine dell'articolo, pongo prima in votazione l'articolo 1 testé letto.

(È approvato).

CORBINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Propongo che l'emendamento dell'onorevole Serbandini sia modificato con l'aggiunta delle parole: « anch'esse », di modo che esso sarebbe del seguente tenore:

« in quanto anch'esse corrispondono alle esigenze dell'economia nazionale ».

PRESIDENTE. Onorevole Serbandini, accetta questa aggiunta ?

SERBANDINI. Accetto.

PRESIDENTE. Onorevole Relatore, accetta l'emendamento in questa nuova formulazione ?

ANGELINI, *Relatore*. L'accetto.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, qual'è il parere del Governo ?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo, nella formulazione testé letta.

(È approvato).

Passiamo al capo II — Provvidenza per le nuove costruzioni. — Si dia lettura dell'articolo 2.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Coloro che intendano commettere la costruzione delle navi di cui al primo comma del precedente articolo, devono farne richiesta al Ministero della marina mercantile, osservando le prescrizioni da esso stabilite, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. Detto termine è di giorni 60 per le costruzioni previste dall'articolo 26.

« Spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente Capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1.

« Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro può promuovere, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi.

« Se le richieste non raggiungono il limite di tonnellaggio previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare il termine di cui al primo comma del presente articolo.

« Qualora si verifichino casi di decadenza ai sensi del primo comma dell'articolo 13, il Ministro per la marina mercantile può ammettere nuove domande, nei limiti del tonnellaggio previsto dall'articolo 1, stabilendo i relativi termini, per l'inizio e l'ultimazione dei lavori.

« Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei li-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

miti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori, nonché della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa, del carico di lavoro di ciascun cantiere, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucifredi, Russo Carlo e Dominedò hanno presentato il seguente emendamento:

« Al primo comma, sopprimere le parole: osservando le prescrizioni da esso stabilite ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo presentato questo emendamento in relazione a questo articolo della legge che stiamo discutendo e ad altri due articoli successivi, dove la medesima formula viene ripetuta. La ragione della nostra richiesta di soppressione sta nel fatto che noi riteniamo trattarsi di una formula superflua e, comunque, pericolosa.

Mi spiego. Nel testo della legge vi è un articolo 34 che parla di norme regolamentari, e dice che, fino a quando non sarà emanato il regolamento di esecuzione della presente legge, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di un regolamento precedente. Di conseguenza, se con le prescrizioni di emanazione ministeriale che l'articolo 2 prevede possano imporsi a coloro che intendono essere ammessi ai benefici della legge, vogliamo far riferimento a delle norme contenute nei regolamenti, o vecchi o nuovi, il richiamo è perfettamente superfluo. Indipendentemente da ciò, se così fosse, sarebbe inesatta la terminologia usata, perché nell'articolo si dice: « Osservando le prescrizioni da esso stabilite », ed « esso » è qui il Ministero della marina mercantile, mentre evidentemente le norme regolamentari non sono emesse dal Ministero della marina mercantile, ma sono emesse nelle forme proprie delle norme regolamentari, ossia nelle forme del decreto presidenziale, previo parere del Consiglio di Stato e deliberazione del Consiglio dei Ministri.

Se, viceversa, noi dobbiamo interpretare queste parole del testo legislativo alla lettera, come prescrizioni provenienti dal Ministero, indipendenti quindi dalle norme regolamentari, io ritengo che non sia possibile da un punto di vista di tecnica legislativa generale, ammettere che un potere di questo genere possa essere confidato al Ministero. Vi è una legge: questa legge attribuisce certi

criteri discrezionali di cui il Ministro si avvarrà, sentito il parere del Comitato tecnico. Ma, se questi poteri discrezionali si vogliono in qualche maniera disciplinare, ciò non può farsi costituzionalmente se non nella forma del Regolamento, cioè con quelle modalità, che ho ricordato poc'anzi. Non è possibile, quando si tratta di una sfera di rapporti tra pubbliche autorità, da un lato, e privati, dall'altro, che questi rapporti vengano regolati con provvedimento puramente ministeriale, ovverossia con quella che comunemente chiamiamo una circolare, con carattere di ordinanza amministrativa. Ciò sarebbe contrario al nostro ordinamento costituzionale.

Concludendo, i casi sono due: o la norma va intesa in un certo senso, ed allora è superflua, e va soppressa; oppure va intesa in un altro senso, ed allora è incostituzionale e va ugualmente soppressa.

PRESIDENTE. L'onorevole Corbino ha presentato il seguente emendamento:

« Al quarto comma dopo le parole: può prorogare, aggiungere: per non oltre 6 mesi ».

L'onorevole Corbino ha facoltà di svolgerlo.

CORBINO. Questo emendamento trae la sua origine dalla tecnica della legge.

Con la legge si danno dei compensi e dei contributi. Ora, può accadere che le richieste siano superiori a quelle coperte dai fondi stanziati nella legge; ed in questo caso, al terzo comma è detto che il Ministro provvede a fare il raggruppamento dei richiedenti.

Può accadere, altresì, che le richieste non raggiungano il limite; ed allora il testo governativo e quello della Commissione stabiliscono che il Ministro « fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare il termine di 30 o 60 giorni, di cui al primo comma del presente articolo ».

Non è fissato nessun termine per tale proroga ed è per questo che io propongo di stabilire che il Ministro non possa prorogare il termine al di là di un certo periodo, e cioè per non oltre sei mesi. È necessario che il Ministro abbia sotto gli occhi, nel tempo più rapido che sia possibile, il quadro completo delle richieste fatte. Se noi lasciamo questo termine indeterminato, praticamente potremmo arrivare anche fino alla fine del triennio di durata della legge.

Di ciò mi sono preoccupato, presentando un altro emendamento aggiuntivo alla fine dell'articolo 2, che suona così:

« Delle somme non utilizzate per deficienza di richieste, sarà disposto con altra legge ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

PRESIDENTE. Allora, onorevole Corbino svolge anche questo?

CORBINO. Sì, lo svolgo adesso.

Se le richieste di tonnellaggio non avranno riempito la capacità di costruzioni che la legge autorizza, ci saranno dei fondi, che non potranno essere utilizzati.

La legge contempla i casi del rinvio da un esercizio all'altro delle somme non utilizzate, ma limitatamente alle richieste già fatte; per le richieste che non ci sono, la legge non dice nulla.

Io penso, che le somme così residue debbano essere accantonate e che si debba disporre di esse con una legge del Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Caroniti ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire l'ultimo comma col seguente:

« Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto prevalentemente conto della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa di ciascuno di essi e del carico di lavoro, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale; e comunque le commesse per i cantieri dell'Italia meridionale non dovranno essere inferiori al trentacinque per cento del totale ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CARONITI. Io non avrei presentato questo emendamento se non fossero risultate, alla fine del comma del progetto le parole: « con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale ». Poiché queste parole sono state inserite, dalla loro presenza sono stato spinto ad intervenire con questo emendamento: infatti, onorevoli colleghi, ciascuno di noi ama il proprio linguaggio ed io non amo il linguaggio delle lettere, ma quello delle cifre e dei numeri.

Onorevole Ministro, vuole usare un particolare riguardo ai cantieri del Meridione? Mi scusi, ma io avrei molto gradito che ella avesse avuto la compiacenza di fissare qualche cifra, qualche numero che fosse la garanzia di un minimo, altrimenti, onorevoli colleghi, non vi pare che facciamo sempre della poesia e dell'accademia, trattando gli interessi vitali del Mezzogiorno? Passando ai fatti, nulla di concreto si raggiunge e nulla si dà al Meridione, tranne le belle parole. (*Commenti — Interruzioni*). Lo vedremo fra poco, quando esamineremo le varie questioni.

Il mio emendamento si basa su criteri di equità e di giustizia sempre richiesti e sollecitati dal Mezzogiorno rispetto al resto d'Italia. Il 35 per cento rappresenta una percentuale che si allontana ancora di molto dalle necessità del Mezzogiorno, in relazione allo sviluppo costiero ed alla popolazione marinara dell'Italia meridionale. Noi avremmo, tenendo conto di questi fattori, il dovere di assegnare al Mezzogiorno molto di più. Mi pare che lo sviluppo costiero dell'Italia meridionale superi di molto la metà dello sviluppo costiero di tutta Italia, mentre la popolazione marinara dell'Italia meridionale è di gran lunga superiore ai due terzi di quella dell'intero Paese. Ma vi è di più, onorevoli colleghi. Oltre la metà del costo di una nave è rappresentato dai materiali ferrosi; una buona parte è costituito da altri materiali e gli uni e gli altri vengono forniti per la loro maggior parte, anzi quasi per intero, dalle industrie del Nord. Allora, fermo restando il 35 per cento, come minimo da me fissato, quale sarebbero i vantaggi che da questa legge deriverebbero per il meridione? Soltanto un 10 per cento, onorevoli colleghi. Quindi, in effetti, su 40 miliardi (presso a poco a tanto ammonta la spesa per questo piano) cosa sarà assegnato ai lavoratori del meridione? Soltanto il 6 od il 7 per cento della spesa complessiva. Pertanto, onorevole Ministro, la prego di fissare questo minimo. Gradirei anzi che lei desse l'assicurazione che si andrà al di là di questo 35 per cento, senza di che saremmo sempre allo stesso punto. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole Fiorentino ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire l'ultimo comma col seguente:

« Il Ministro della marina mercantile, qualora, in conseguenza della libera contrattazione, risultassero sperequazioni nella distribuzione che giustificassero tale intervento, provvede, sentito il parere del Comitato previsto dall'articolo 3, alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenendo prevalentemente conto della capacità quantitativa e qualitativa di ciascuno di essi e del carico di lavoro, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale ».

Ha facoltà di svolgerlo.

FIORENTINO. Il concetto dell'emendamento da me presentato riprende praticamente una modifica che avrebbe proposto la stessa Commissione. Infatti il testo proposto dal Governo dice: « Il Ministro per la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto prevalentemente conto della capacità produttiva, ecc », mentre la Commissione dice: « Tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione tra committenti e costruttori ecc. » Io invece propongo il testo: « Il Ministro della marina mercantile, qualora, in conseguenza della libera contrattazione risultassero sperequazioni nella distribuzione che giustificassero tale intervento, provvede, sentito il parere del Comitato ecc. » Pertanto io propongo di far svolgere in un primo momento la libera contrattazione fra i contraenti; se questa libera contrattazione raggiunge degli scopi soddisfacenti sarà tanto di guadagnato, se questo non fosse, invece interverrebbe l'onorevole Ministro della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifredi ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire l'ultimo comma col seguente:

« Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani in base alla libera contrattazione tra committenti e costruttori. Ove questa determini sperequazioni nella distribuzione, per l'assegnazione si terrà conto, oltreché delle contrattazioni intervenute, della capacità produttiva qualitativa e quantitativa dei cantieri, del carico di lavoro di ciascuno di essi e dei rispettivi costi di costruzione, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Questo emendamento, onorevoli colleghi, ha dei punti di contatto con quello che è stato testé svolto dall'onorevole Fiorentino, ed ha dei punti di differenza rispetto allo stesso.

I punti di contatto, stanno nel fatto che, tanto l'onorevole Fiorentino, quanto noi, vorremmo più che altro — almeno noi — sotto un profilo generale, direi quasi per una questione di principio, mettere in primo piano l'affermazione della precedenza della contrattazione privata. In altri termini, noi ci rendiamo perfettamente conto delle necessità di ordine sociale, per effetto delle quali, come diceva testé con estrema chiarezza l'onorevole Ministro, bisogna poter provvedere a questa assegnazione di costruzioni, considerando tutta una serie di criteri

di diversa natura che non possono lasciare libera la strada delle contrattazioni tra armatori e costruttori. Peraltro, noi riteniamo che l'intervento statale per una migliore ripartizione delle commesse in tanto possa essere consentito, in quanto si sia effettivamente verificata una sperequazione nei risultati delle contrattazioni private. In altri termini, noi vorremmo che fosse chiaro che l'intervento statale ha un carattere, diremo così, suppletivo, per la sola ipotesi che attraverso le contrattazioni private si giunga a dei risultati non convenienti dal punto di vista sociale.

Nel pensiero del Ministro, questo concetto vi è, ne siamo convinti; però nella formulazione della norma, come ci viene oggi presentata, l'elemento della contrattazione privata è alla stessa stregua di tutti gli altri, e può nascere qualche dubbio sulla importanza che a questo elemento si voglia dare. Se, viceversa, venisse accolto il testo che noi proponiamo, la libera contrattazione sarebbe posta in primo piano, e solo ove questa giungesse a risultati abberranti interverrebbe lo Stato. È mia impressione che dal punto della sostanza non ci sia differenza alcuna, quanto a risultati pratici, tra quello che l'onorevole Ministro si propone e quello che dovrebbe fare applicando la formula da noi proposta. Viceversa, in linea di principio tra le due formule c'è una differenza d'impostazione notevole, e solo per essa insistiamo.

Ma v'è un altro punto del nostro emendamento, in cui esso si differenzia da quello dell'onorevole Fiorentino: si tratta dell'aggiunta, accanto agli altri elementi da prendersi in considerazione ai fini della ripartizione delle commesse fra i vari cantieri, dei rispettivi costi di costruzione. Ripeto anche qui — e mi riferisco a quanto diceva poco fa l'onorevole Pertusio — noi siamo perfettamente d'accordo che in questo momento, per considerazioni di emergenza, per ragioni di carattere sociale, l'elemento dei costi di produzione non debba essere decisivo ai fini dell'attribuzione delle commesse; ci sembra per altro estremamente grave che tra tutti i coefficienti da prendersi in considerazione dal Ministro e dal Comitato tecnico per effettuare le assegnazioni, non vi sia, sia pure in posizione subordinata, la differenza dei costi di costruzione tra l'uno e l'altro cantiere. La riqualificazione dei cantieri, e l'opera diretta a riportare la nostra industria delle costruzioni navali su un piano economico è un programma di domani, d'accordo; ma già oggi noi dobbiamo dire

almeno una parola che esprima il nostro desiderio di non proseguire in eterno su una strada, che potrà forse essere oggi indispensabile, ma domani si rivelerebbe gravemente pregiudizievole agli interessi del Paese.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento degli onorevoli Latorre, Reali, Ricci Giuseppe, Silipo, Carpano Maglioli, Cacciatore, De Martino Francesco, Alicata, Mancini e Guadalupi, del seguente tenore:

« All'ultimo comma, sopprimere le parole: con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale, sostituendole col seguente nuovo comma: »

« Ai cantieri dell'Italia meridionale saranno assegnate costruzioni in misura non inferiore al 30 per cento dell'intero tonnellaggio previsto ».

L'onorevole Latorre ha facoltà di svolgerlo.

LATORRE. Onorevoli colleghi, faccio una premessa. Da alcune parti ho sentito parlare di questioni regionalistiche; noi, invece, trattiamo il problema nella sua interezza e non facciamo questioni regionali o provinciali o cittadine.

Perché abbiamo presentato questo emendamento? All'ultimo comma dell'articolo 2 è fatto riferimento alle industrie dell'Italia del Mezzogiorno, ma in una maniera così vaga e generica, che sembra una promessa del genere di quelle che fino a questo momento sono state fatte all'Italia meridionale.

Noi chiediamo che sia sancito in questa legge il diritto dei cantieri dell'Italia meridionale, a prescindere da quella che è la lunghezza delle sue coste, di avere il 30 per cento del totale del tonnellaggio da costruire.

Che cosa avverrebbe se noi lasciassimo la libera contrattazione agli armatori? Noi conosciamo abbastanza bene i retroscena esistenti tra gli armatori ed i cantieri del Nord. Essi sono legati a filo doppio, ed evidentemente se il Governo, che pure interviene con contributi di 34 miliardi, non interviene all'occorrenza con provvedimenti drastici obbligando gli armatori, decurtando all'occorrenza il proprio contributo verso quegli armatori che non facessero costruire un certo tonnellaggio ai cantieri dell'Italia del Mezzogiorno, noi assisteremmo al fatto che la stragrande maggioranza di queste duecentosessanta mila tonnellate, che pur sono insufficienti per dare lavoro a tutti i cantieri italiani, prenderebbero la via del Nord. Già 100 mila tonnellate sono assegnate ai cantieri del Nord con la scusa che

i cantieri dell'Italia del Mezzogiorno non possono costruire transatlantici, non possono costruire navi che vanno oltre le 25 mila tonnellate. Io potrei negare questa affermazione perfettamente gratuita. Vi è il cantiere di Castellamare di Stabia che ha degli scali che possono costruire navi sino a 33 mila tonnellate ed a Palermo vi è uno scalo che può costruire dei transatlantici. Va bene, non volete dare all'Italia del Mezzogiorno la costruzione di transatlantici; datela ai cantieri del Nord: non abbiamo nulla in contrario, però, per giustizia distributiva, chiediamo che a quei 9000 e più operai che abbiamo nel Mezzogiorno d'Italia sia assegnato il 30 per cento del tonnellaggio. Nell'Italia meridionale abbiamo 4 cantieri con 22 scali, e, mentre nei cantieri dell'Italia del Nord vi è ancora qualcosa sugli scali, si lavora poco, ma si lavora, i nostri cantieri, invece, sono completamente deserti di costruzioni.

Non più tardi di qualche ora fa, l'onorevole Ministro Saragat, ha affermato che non si può assegnare una percentuale fissa ai cantieri del Mezzogiorno poiché questi verrebbero a trovarsi in una posizione di monopolio e farebbero i prezzi che vorrebbero fare. Piuttosto che guardare i cantieri meridionali, io mi domando se in questa posizione di monopolio non si trovino, invece, l'I. R. I. e i cantieri controllati dall'I. R. I. Noi sappiamo che precisamente l'83 per cento dei cantieri italiani sono controllati dall'I. R. I. ed è questa posizione di privilegio e di monopolio che ha l'Istituto per la ricostruzione industriale che darà la possibilità a questo potente istituto di far costruire le 260 mila tonnellate o la grande maggioranza di queste 260 mila tonnellate nei cantieri da esso controllati.

Ecco perché io ho presentato questo emendamento, che tende precisamente ad assicurare ai nostri operai che sono oggi già senza lavoro, che tende ad assicurare a questi operai dei cantieri del Mezzogiorno, il lavoro necessario.

L'articolo 2 dice che si deve tener conto della capacità produttiva, quantitativa e qualitativa, del carico di lavoro dei cantieri eccetera; ma, onorevole Ministro, ella sa che tra i nostri quattro cantieri del Mezzogiorno, i cantieri di Taranto attualmente hanno un'attrezzatura tale che non ha nulla da invidiare agli altri cantieri italiani, con la differenza che i cantieri di Taranto non hanno neppure una barca su nessuno degli 11 scali che essi possiedono. Questi cantieri possono costruire dalle 30 alle 40 mila tonnellate annue

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

di stazza lorda; vi sono potenti gru che corrono lungo gli scali e lei ha già visto, onorevole Ministro, è già stato ai cantieri di Taranto ed ha constatato quanto completa sia l'attrezzatura tecnica di quel cantiere, quale capacità tecnica e professionale hanno tutte quelle maestranze, la cui laboriosità è fuori dubbio.

Il cantiere di Castellammare è anch'esso uno dei più attrezzati cantieri d'Italia. Possiamo senz'altro affermare che anche la Navalmeccanica di Napoli non ha nulla da invidiare ai migliori e più attrezzati cantieri italiani.

La questione in definitiva è questa: che per quanto noi siamo grati alla Commissione e al Ministro di aver messo nel progetto di legge un particolare riferimento alle industrie del Mezzogiorno, chiediamo, per maggior sicurezza, che questo particolare riferimento, sia effettivamente sancito in questo progetto di legge, e, soprattutto, che si faccia presto. I nostri operai non possono più restare con le braccia conserte: essi vogliono contribuire alla ricostruzione della nostra marina mercantile, alla ricostruzione della nostra industria, alla ricostruzione della nostra economia nazionale. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Fiorentino ha presentato il seguente emendamento:

« *Aggiungere i commi seguenti:*

« Il prezzo delle costruzioni e le altre condizioni, saranno stabiliti d'accordo tra il committente ed i vari cantieri. In caso di disaccordo saranno stabiliti da una Commissione arbitrale composta del presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, di un esperto dell'Assonave e di un esperto della Confitarma.

« Il tonnellaggio che sarà ammesso ai benefici della legge sarà ripartito in parti uguali tra gli armatori liberi e le compagnie del gruppo « Finmare », tenuto conto, per queste, delle costruzioni ad esse assegnate nel territorio di Trieste e che godranno di altri benefici ».

Ha facoltà di svolgerlo.

FIorentINO. In questa proposta di legge non si parla affatto del prezzo. Ora questo è un punto molto importante. Sembrerebbe che si voglia supporre che la situazione dei cantieri italiani è tale da determinare quella normale concorrenza che fa sì che i prezzi possano diventare equi attraverso la concorrenza stessa: invece, tutti sappiamo che la situazione non è questa.

Proprio in questo momento abbiamo sentito ricordare che l'I. R. I. controlla l'83 per cento del totale dei cantieri italiani mentre, se si tiene conto dei cantieri che possono costruire navi importanti e navi di grossa portata, che sono un numero limitatissimo questo 83 per cento sale ancora e diventa praticamente il 90 e più per cento, per questo genere di navi. Inoltre, l'equa ripartizione che l'onorevole Ministro ha promesso fra i vari cantieri fa sì che ogni cantiere sappia già da ora quale sarà la quantità di lavoro che gli verrà assegnata.

Ora, questi cantieri hanno spese generali tanto gravi e sono, alcuni specialmente, così disorganizzati, che se nel fare i prezzi terranno conto delle spese generali effettive, quoteranno dei prezzi che non saranno superiori a quelli internazionali del solo 33 % che prevede la legge, ma saranno maggiori di percentuali molto più elevate. Lo scopo della legge sarà così frustrato. L'unico modo per far sì che i cantieri possano quotare dei prezzi che partano da spese generali normali sarebbe la libera concorrenza, per la speranza di attrarre dalla loro parte un maggior lavoro. Ma abbiamo visto che la libera concorrenza non può esercitarsi e la speranza di maggior lavoro non sussiste.

In queste condizioni l'unica cosa che resti da fare è quella di creare un organo arbitrale in modo che i cantieri sappiano che le loro offerte non resteranno incontrollate, ma verranno opportunamente vagliate. E a ciò appunto mira l'emendamento che io ho presentato.

Ho proposto un collegio arbitrale di tre membri, perché mi pare che sia questa la composizione normale, ossia un piccolo numero di membri ed un collegio in cui siano rappresentati gli interessi dei contraenti e quello dello Stato attraverso il Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile.

Il secondo comma del mio emendamento reca:

« Il tonnellaggio che sarà ammesso ai benefici della legge sarà ripartito in parti uguali tra gli armatori liberi e le compagnie del gruppo Finmare, tenuto conto, per queste, delle costruzioni ad esse assegnate nel territorio di Trieste e che godranno di altri benefici ».

Ora, l'onorevole Ministro, nel suo discorso, ha affermato che io avrei desiderato che le compagnie Finmare non costruiscano per niente. Chiarisco che non è questo il mio

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

concetto; il mio concetto è che alle compagnie del gruppo Finmare debbano essere assegnate delle costruzioni in misura e qualità tale che l'attività di queste compagnie, che sono completamente coperte dalla garanzia statale, non sia tale da sopraffare la lodata attività che altri gruppi armatoriali italiani hanno svolto nel settore della marina passeggeri e mista di linea.

Ora, effettivamente, prima della guerra esisteva quasi una situazione di monopolio a beneficio delle compagnie Finmare nei riguardi della marina mista e della marina passeggeri.

Questa condizione oggi invece è diversa, perché molte Compagnie libere hanno iniziato dei servizi misti e dei servizi passeggeri che sono venuti man mano sviluppandosi e hanno assunto oggi un'importanza veramente considerevole. Io ho qui un elenco di ben tre pagine, tutto di navi che appartengono, naturalmente, a molte compagnie, che fanno servizi misti e di linea regolari per tutte le parti del mondo. E queste navi, posso assicurare, non hanno molto da invidiare alle famose navi delle Compagnie Finmare. Io penso, quindi, che gli interessi di un settore così importante debbano essere considerati da coloro che si preoccupano del benessere generale dell'economia italiana. Questo è il concetto che mi ha guidato nel suggerire questo emendamento.

E poiché a Trieste sono state concesse delle condizioni eccezionalmente favorevoli per poter eseguire delle costruzioni concrete, ma di questi vantaggi hanno usufruito solamente alcune Compagnie Finmare, sarebbe giusto che nella divisione di questo lotto di costruzioni, che riguardano tutta la marina mercantile italiana e che la proposta legge intende favorire, si tenesse conto di questo vantaggio del quale hanno usufruito le Compagnie della Finmare che fanno pure parte della stessa marina italiana. Si dice che il problema è un altro, perché non ha niente a che vedere il Governo italiano con quello di Trieste, ecc.; benissimo, ma siccome la marina mercantile italiana è una sola e siccome chi deve decidere di questo nuovo programma della marina mercantile italiana è il Governo italiano, mi sembra giusto che il Governo italiano si preoccupi dell'insieme del problema. Perché in questo non posso essere perfettamente d'accordo con quanto hanno dichiarato l'onorevole Relatore e anche l'onorevole Ministro, che cioè non è possibile fare dei programmi preventivi. Ora, fare dei programmi preventivi in certi settori, nei settori piccoli, è dif-

ficile e probabilmente anche inutile, ma in questo settore importante e che praticamente è l'unico nel quale lavorerà fortemente questa legge, vale a dire nel settore delle navi di qualità, da passeggeri e miste di linea, è invece non solo possibile, ma indispensabile fare un programma organico. E quando questo programma organico sarà fatto, se il Governo, come ha dichiarato di volerlo fare, lo farà, solo allora ci potremo rendere conto degli interessi di tutte le parti e si potrà fare un'equa distribuzione delle nuove costruzioni, che risponda realmente ai bisogni della economia nazionale.

Quindi, ritiro questo secondo comma del mio emendamento, nell'intendimento che il Governo, quando analizzerà il programma e farà un programma — che deve essere fatto presto — tenga conto dei vari interessi e distribuisca i benefici di questa legge equamente fra le varie parti interessate e soprattutto tenendo conto del vantaggio generale.

PRESIDENTE. In sostanza, ella ha trasformato il secondo comma del suo emendamento in una raccomandazione al Governo.

FIORENTINO. Esattamente, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione sugli emendamenti svolti.

ANGELINI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'emendamento Lucifredi, con il quale si propone di sopprimere al primo comma le parole: «osservando le prescrizioni da esso stabilite», la Commissione è contraria, perché non crede che questa norma sia incostituzionale o antigiuridica. Essa, in sostanza, si riferisce a criteri esecutivi delle varie norme regolamentari. La legge dice che, fino a quando non sarà fatto un nuovo regolamento, resta applicabile il regolamento approvato col decreto del 13 aprile 1939, n. 1101 e successive modificazioni. Quando in questo articolo si dice che coloro che intendono commettere la costruzione delle navi devono farne richiesta al Ministro della marina mercantile, osservando le prescrizioni da esso stabilite, si intende riferirsi a quelle prescrizioni regolamentari che sono state dal Ministero della marina mercantile unificate nella dichiarazione completa che è raccolta nel modello n. 1 che unisce insieme tutte le norme regolamentari dell'articolo 1 e i due decreti del 10 marzo 1948, modificato dall'articolo 1, e della legge 25 maggio 1939, del decreto 16 febbraio 1942 e dell'altro decreto 29 giugno 1947.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

In sostanza, queste domande per poter essere esaminate con criterio unico devono contenere tutti i dati unificati, in maniera da poter essere esaminate con maggiore facilità di giudizio e con maggiore speditezza.

Ecco perché la norma si riferisce appunto a queste disposizioni che sono state adottate in sede di esecuzione delle norme regolamentari e ritengo che essa debba essere senz'altro mantenuta.

Per quanto si riferisce all'emendamento Corbino che propone di aggiungere al 4° comma, dopo le parole: « può prorogare » le parole: « per non oltre sei mesi », fermo il disposto dell'articolo 13...

CORBINO. Che è quello che prevede la mancata costruzione.

ANGELINI, *Relatore* ...a prima vista potrebbe essere anche accettato, ma in sostanza è necessario considerare l'ipotesi che vi sia una deficienza di domande. Se questa deficienza vi fosse, noi ci troveremmo nella condizione, dopo sei mesi, di dover fare una nuova legge per disporre di questi determinati fondi.

Ora è evidente che l'onorevole Corbino ha, più che altro, inteso, con il suo emendamento — almeno ritengo — di volere spronare i settori interessati a decidersi a presentare le domande, a render cioè operante la legge.

Ed in questo senso la Commissione ritiene che sia giusto questo punto di vista dell'onorevole Corbino, ma vorremmo pregarlo di stabilire un termine di un anno, invece che di sei mesi. Portando il termine ad un anno ritengo che la norma possa essere accettata dalla Camera.

Evidentemente è da accettarsi, allora, anche l'altro emendamento aggiuntivo dell'onorevole Corbino che dice: « Delle somme non utilizzate per deficienza di richiesta, sarà disposto con altra legge »; si intende, trascorso il termine di un anno.

Siamo ora di fronte a due identici emendamenti, quello dell'onorevole Caroniti e quello dell'onorevole Latorre. Con questi due emendamenti i nostri colleghi si propongono di fissare *a priori*, l'uno nel termine del 35 per cento e l'altro nel termine del 30 per cento, la quota riservata ai cantieri dell'Italia meridionale.

La Commissione si è pronunziata in senso contrario, non già, intendiamo, perché ritiene che, occorrendo, non si debba giungere a dare il 35 per cento, ma unicamente perché (come ho già dichiarato ieri nella mia rela-

zione) noi riteniamo che non si possa logicamente fissare una quota in questo momento. Ciò si potrà fare dopo, in base a un insieme di giudizi che devono essere di carattere contingente e che derivano dall'esame di tutti gli elementi a disposizione; elementi che, come abbiamo visto, risultano dalla considerazione dei risultati della libera contrattazione, della capacità qualitativa, della possibilità produttiva e del carico di lavoro del cantiere.

Noi possiamo trovarci, in un determinato momento, quando si tratterà di stabilire quali sono i cantieri che devono lavorare, in una situazione nella quale alcuni di questi cantieri che oggi non hanno lavoro, nel periodo di tempo che purtroppo occorrerà prima che le commesse divengano operanti, possono già aver trovato del lavoro, cantieri nei quali la funzione sociale da assolvere sia in quel momento meno difficile di quella di altri cantieri.

In sostanza, noi riteniamo che questa sia materia tanto delicata che non si possa decidere *a priori* né per il 30 per cento né per il 35 per cento. C'è una linea programmatica che è stabilita con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale. Quando noi abbiamo tracciato questa linea, intendiamo che si debba andare nel limite massimo possibile verso i cantieri di Taranto, di Palermo, di Castellammare. Ma questa è una legge di carattere prevalentemente sociale e nazionale per la ricostruzione della nostra marina mercantile.

Ammettiamo un'ipotesi: che si fissi una quota e che, attraverso l'esame delle domande e attraverso il programma da svolgere, si veda che un determinato quantitativo di navi non si possa costruire in quei cantieri, o per impegni di scali, o per ragioni particolari. E allora? Noi dovremmo tenere vincolate quelle somme che sono a disposizione e lasciare che i cantieri non lavorino, in attesa che si creino dei fatti e si presentino delle domande, per cui si possano far lavorare gli altri cantieri?

Ora, questo non è possibile poterlo determinare fin da questo momento. Noi dobbiamo mantenere fermo il principio dell'orientamento che questa legge dà con le sue disposizioni, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale. Questo è l'impegno che la legge assume di fronte al Mezzogiorno e, il giorno in cui si dovrà decidere, siamo sicuri che il Ministro terrà presenti queste esigenze dei lavoratori dell'Italia meridionale insieme alle esigenze dei lavora-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

tori delle altre zone e degli altri settori del nostro Paese.

Quindi, noi riteniamo che questo voler fissare un quantitativo, rappresenti proprio quel pericoloso presupposto che può far stabilire dei prezzi di monopolio, perché noi praticamente sappiamo quali sono i cantieri che possono costruire quel certo tipo di navi. Ora, quando si sa che quel certo quantitativo deve necessariamente costruirsi in determinati cantieri, allora è evidente che la questione del prezzo diventa questione di monopolio!

Ecco perché diciamo: lasciamo che questo apprezzamento sia libero. A ragion veduta, a domande presentate, a prezzi stabiliti da contrattazioni avvenute, dopo l'esame della situazione della disoccupazione nei vari cantieri, in quel momento potrà e dovrà manifestarsi l'orientamento prevalentemente a favore dei cantieri dell'Italia meridionale, così come è stabilito nella legge.

Perciò noi non accettiamo né l'emendamento dell'onorevole Caroniti, né l'emendamento dell'onorevole Latorre.

Restano da esaminare gli emendamenti dell'onorevole Fiorentino e dell'onorevole Lucifredi. Questi due emendamenti hanno dei punti di contatto fra loro.

Quando il disegno di legge predisposto dal Governo è stato sottoposto all'esame della nostra Commissione, esso fissava i criteri distributivi, nel senso che si doveva tener conto della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa di ciascun cantiere e del carico di lavoro.

La Commissione ha ritenuto che si debba tener presente anche la libera contrattazione. Ora, noi siamo di fronte ad una formula che è stata da noi adottata dopo matura riflessione. Noi abbiamo approvato il principio che i criteri distributivi siano la capacità produttiva, qualitativa e quantitativa, ed il carico di lavoro; ma abbiamo voluto parlare anche della libera contrattazione. Su questo problema della libera contrattazione siamo di fronte a due tesi estreme: c'è la tesi del collega Fiorentino, che riduce la libera contrattazione all'arbitrato. Ha paura della libera contrattazione. Prima vuole che la libera contrattazione impegni il Ministro in maniera preminente, assolutamente preminente. D'altra parte ha paura della libera contrattazione e dice: attenzione, perché se dalla libera contrattazione non si potessero realizzare dei prezzi possibili, occorre ricorrere all'arbitrato!

Noi sappiamo perfettamente qual'è la situazione dei cantieri in Italia. L'ottanta per cento dei cantieri è dell'I. R. I. Allora noi potremo trovarci di fronte ad una specie di cartello ribassista, nel senso che, essendo cantieri per i quali alla fine dell'anno paga lo Stato, per acquisire del lavoro, si fa la politica ribassista, e con la politica ribassista si attrae tutto il quantitativo del tonnellaggio che si deve costruire ed i cantieri che non sono dell'I. R. I. rimangono senza lavoro.

Qualora noi dovessimo partire dal criterio che il Ministro debba dare prevalente valore alla libera contrattazione, evidentemente i fini nazionali, ma soprattutto i fini sociali che vogliamo raggiungere, non si raggiungerebbero. La libera contrattazione deve essere veramente libera nel senso che deve essere lasciata all'iniziativa delle parti. Le parti devono, nel loro contatto con gli enti costruttori, con il settore cantieristico, agire liberamente. Potrà il Ministero, con la sua autorità, e con i suoi mezzi, cercare di fare da moderatore nel determinare i prezzi, da equilibratore in senso generale della parola, ma non è possibile l'intervento dello Stato in questa regolamentazione. La contrattazione avviene fra enti privati. Le società della Finmare sono società di carattere privato, non sono cantieri di Stato, pur appartenendo a società nelle quali lo Stato ha una partecipazione azionaria. La loro figura è una figura di ente giuridico distinto dalla figura dello Stato. Ed allora, come volete stabilire un intervento dello Stato obbligatorio? Ad un determinato momento l'armatore si rivolge, per esempio, al cantiere Ansaldo, chiede il prezzo; il cantiere Ansaldo fa un prezzo, all'armatore il prezzo non piace. Dice l'onorevole Fiorentino: intervento dello Stato con l'arbitrato. Ma l'arbitrato bisogna che sia accettato consensualmente anche dall'altra parte, la quale, di fronte ad una norma d'imperio, può rispondere che non costruisce. Lo Stato non ha la possibilità di intervenire in una forma arbitrale su interessi di carattere privato quali sono questi, di modo che è inoperante la formula che è stata suggerita.

È inoperante ai fini giuridici, perché per essere valida dovrebbe essere accettata consensualmente dalle parti interessate, le quali verrebbero ad istituire attraverso l'arbitrato, quella giurisdizione di carattere speciale che è prevista dalla legge in senso consensuale. Che cosa può fare lo Stato in questo caso? Può constatare che esiste un disaccordo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Ma allora, se vi è stata una libera contrattazione, se vi è stata la possibilità di avere altri prezzi da altri cantieri, vuol dire che l'armatore, al quale il prezzo di un determinato cantiere non sodisfa, si rivolgerà ad un altro cantiere per raggiungere gli scopi che vuole raggiungere, cioè la costruzione della sua nave.

Dunque, riteniamo che la formula che abbiamo suggerito sia la più esatta. Noi abbiamo suggerito questa formula:

« Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori ». Diciamo « nei limiti del possibile » perchè vi sono esigenze di carattere sociale che sono superiori agli interessi privati. Questa legge non è fatta per dare navi agli armatori; è fatta per far lavorare i cantieri, per far lavorare gli operai disoccupati, per mettere in moto questo settore cantieristico che in questo momento è paralizzato. Questo è il fine sociale. E' la libera contrattazione si deve osservare, ma in quanto sia possibile, in quanto cioè non urti contro quei fini che la legge vuol raggiungere, cioè costruire da un lato navi di linea in modo da soddisfare dal punto di vista tecnico le esigenze della nostra marina mercantile; e dall'altro, soddisfare le esigenze del lavoro.

Per questo non possiamo accettare gli emendamenti degli onorevoli Lucifredi e Fiorentino; e non possiamo neppure accettare tutto quanto concerne i costi, per le ragioni che ho spiegato. Si tratta di un elemento instabile, che può essere influenzato da ragioni che non si riferiscono a una libera contrattazione.

Evidentemente il Ministro ha l'interesse che si costruisca a un prezzo giusto. Per quale ragione? Perché lo Stato ha interesse di costruire con questi finanziamenti il maggior numero di tonnellaggio possibile. Sul prezzo il Comitato tecnico dovrà pronunciarsi, e si pronuncerà: siatene certi. Non è possibile che il Comitato tecnico dia il via a costruzioni eseguite a prezzi esorbitanti e non giusti. Il tonnellaggio lo fissiamo in 260 mila tonnellate, presumendo che le costruzioni costino 92 miliardi. Per questo destiniamo 32 miliardi; un terzo di partecipazione. È evidente che se non controllassimo i prezzi — e questo è compito del Comitato tecnico — se lasciassimo che le navi fossero

costruite a un prezzo di speculazione, con i 92 miliardi se ne costruirebbero invece di 260 mila tonnellate, 240 mila o 200 mila. Cioè, meno di quello che intendiamo costruire per soddisfare le esigenze e le necessità della nostra marina mercantile e dei nostri cantieri.

Quanto al secondo comma dell'emendamento Fiorentino, trasformato in raccomandazione, osservo che esso urta contro la nostra linea di condotta. Noi non intendiamo che si possa considerare nella ripartizione il quantitativo delle navi che verrà costruito a Trieste. Si tratta di un settore distinto e del quale non possiamo assolutamente occuparci. Siamo lieti che si possano costruire 90 mila tonnellate di navi, che batteranno bandiera italiana, da parte di società italiane, e che si dia lavoro a quei cantieri; ma è settore diverso, al quale si provvede con fondi separati.

L'onorevole Ministro, nella sua lealtà, ha detto quello che io, del resto, avevo annunciato: che si porterà nel criterio della distribuzione il massimo equilibrio. Si è fatta già una specie di indagine. Si è visto che, dividendo questo quantitativo press'a poco per la metà, assolviamo alle esigenze dell'uno e dell'altro settore, senza la preminenza dell'uno sull'altro.

Abbiamo visto che, in sostanza, questo è l'interesse del nostro Paese; e riteniamo che questa norma debba essere eseguita nella libertà di apprezzamento e di giudizio del Ministro il quale giudicherà in base all'indagine consultiva del suo Comitato tecnico.

PRESIDENTE. L'ultimo comma dell'emendamento Fiorentino è stato trasformato in raccomandazione.

ANGELINI, *Relatore*. Esprimo il parere che non si può raccomandare una cosa che è inaccettabile.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo, tenendo presente che l'onorevole Corbino, aderendo al parere della Commissione, ha accettato di sostituire nel suo emendamento al quarto comma alle parole « sei mesi » le parole « un anno ».

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Dichiaro di non poter accettare la seconda parte dell'emendamento Fiorentino, neanche a titolo di raccomandazione. Ritengo di essere stato molto chiaro su questa parte nell'espone i criteri informatori della legge.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifredi, mantiene il suo emendamento?

LUCIFREDI. Lo mantengo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

LEONE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto sull'emendamento Lucifredi.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONE. Le osservazioni prospettate dall'onorevole Relatore sull'emendamento soppressivo Lucifredi mi convincono maggiormente della esattezza dell'emendamento e della opportunità di accoglierlo; perchè, in sostanza, i presentatori dell'emendamento e la Commissione sono perfettamente d'accordo.

In altri termini, dovendo provvedere anche alla parte esecutiva di questa legge, due strade si offrivano al formulatore della legge: o delegare al Governo le norme regolamentari, oppure mantenere ferme le norme regolamentari preesistenti.

Ora, Governo e Commissione con l'articolo 34 del disegno di legge, hanno accolto la seconda di queste possibilità ed hanno stabilito che, fin quando non sarà emanato il Regolamento, vigeranno le disposizioni approvate con regio decreto 13 aprile 1939 e successive modificazioni. In questo modo, con l'articolo 34, manteniamo in vigore come norme regolamentari della legge che ci accingiamo a votare, le norme regolamentari preesistenti dal 1939 in poi. Invece, con l'inciso dell'articolo 2, di cui si propone la soppressione, sembra chiaro, attraverso la sua formulazione, che si vuole parlare di una delega al Ministro della marina mercantile del potere regolamentare, perchè si legge: «osservando le prescrizioni da esso stabilite». Se queste prescrizioni, come osservava l'onorevole Relatore, devono consistere in quel modulo, che per ragioni pratiche — ma al legislatore non debbono interessare — il Ministero della marina mercantile ha approntato, non occorre farne cenno in questa legge. Il modulo, infatti, nel quale non si è fatto altro che coordinare e trasferire le norme regolamentari, risponde a fini pratici, affinché gli interessati (funzionari o privati) abbiano nozione delle norme regolamentari preesistenti. È l'articolo 34 che, mantenendo in vigore le precedenti norme regolamentari, dà diritto al Ministero di mantenere quella formulazione di carattere pratico. Se noi conserviamo l'inciso, facendolo convivere con l'articolo 34, noi diamo ai lettori della legge la sensazione precisa — infatti questo è un problema di carattere tecnico dietro il quale non vi è un profilo sociale o politico — di aver delegato il potere regolamentare al Ministro della marina mercantile, al di fuori del disposto dell'articolo 34. Ciò è in contrasto con l'articolo 34, il quale

mantiene in vigore le preesistenti norme regolamentari.

La norma sarebbe anche anticostituzionale. Questo è il rilievo dell'onorevole Lucifredi: si può delegare l'emanazione di regolamenti all'intero Governo, cioè al Gabinetto, ma non al Ministro della marina mercantile, cioè a un solo Ministro. Il Gabinetto, una volta delegato, può emanare norme regolamentari, ma con tutte quelle formalità e garanzie che sono indispensabili per l'esatta formulazione di un disposto di carattere regolamentare, vale a dire con decreto presidenziale, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Ritengo pertanto che, proprio perchè vi è una perfetta coincidenza di vedute fra il Ministro, l'onorevole Relatore ed il presentatore dell'emendamento, si possa accettarlo in perfetta coscienza giuridica, per modo che, conservando l'articolo 34, si mantenga la possibilità che il Ministro predisponga il modulo di carattere pratico a cui pensiamo si possa riferire l'inciso che riteniamo sia da sopprimere, secondo l'emendamento dell'onorevole Lucifredi. Perciò voto a favore dell'emendamento, nell'intento di mettermi sulla stessa linea del Governo e della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Lucifredi, che propone di sopprimere al primo comma le parole: «osservando le prescrizioni da esso stabilite».

(È approvato).

Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 2, così emendato:

«Coloro che intendano commettere la costruzione delle navi di cui al primo comma del precedente articolo, devono farne richiesta al Ministero della marina mercantile, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. Detto termine è di giorni 60 per le costruzioni previste dall'articolo 26».

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo e il terzo comma, sui quali non vi sono emendamenti:

«Spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente Capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1».

«Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

può promuovere, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi».

(Sono approvati).

Pongo in votazione il quarto comma:

«Se le richieste non raggiungono il limite del tonnellaggio previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare il termine di cui al primo comma del presente articolo».

(È approvato).

A questo comma l'onorevole Corbino ha proposto di aggiungere le parole: «per non oltre un anno».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione il quinto comma:

«Qualora si verificano casi di decadenza ai sensi del primo comma dell'articolo 13, il Ministro per la marina mercantile può ammettere nuove domande, nei limiti del tonnellaggio previsto dall'articolo 1, stabilendo i relativi termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori».

(È approvato).

Passiamo all'ultimo comma:

«Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori, nonché della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa del carico di lavoro di ciascun cantiere, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale».

L'onorevole Caroniti ha proposto di sostituirlo col seguente:

«Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto prevalentemente conto della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa di ciascuno di essi e del carico di lavoro, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale; e, comunque, le commesse per i cantieri dell'Italia meridionale non dovranno essere inferiori al trentacinque per cento del totale».

Onorevole Caroniti, mantiene l'emendamento?

CARONITI. Lo mantengo.

CONSIGLIO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto su questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO. Sono contrario all'ultima parte di questo comma, là dove dice che, comunque, le commesse per i cantieri dell'Italia meridionale non dovrebbero essere inferiori del 35 per cento del totale. La ragione è evidente: nell'Italia meridionale e nelle Isole si dispone, come è detto dalla relazione del Relatore, di dodici scali su 58 che ne possiede l'Italia intera. Ora è un po' difficile che i 12 cantieri assorbano il 35 per cento o anche il 30 per cento di questo totale di tonnellaggio. Quindi, non è una richiesta ragionevole, non è una richiesta che tuteli seriamente gli interessi del Mezzogiorno.

Piuttosto, è il caso di chiedere all'onorevole Ministro che egli assuma un certo impegno per quelle che possono essere le sorti di questi 12 scali, il che è una cosa molto più seria, in quanto è stato giustamente osservato che essi sono per la maggior parte gestiti dall'I. R. I. È evidente che non solo la marina mercantile, ma il Governo, il Ministero dell'Industria possono influire sulle sorti di questi cantieri. Anche perchè, è inutile farsi, oggi, pericolose illusioni, noi non possiamo credere che tutti questi 58 scali nazionali verranno mantenuti in permanenza; verrà pure un giorno che si penserà a trasformarli, a ridurli di numero. Ora, in questa sede, noi chiediamo che queste eventuali smobilitazioni non vengano fatte a spese dei pochi cantieri dell'Italia meridionale. In altri termini, che non si riproduca, anche in questo settore, che viene ora sovvenzionato col pubblico denaro, quello che si è verificato nel settore meccanico, dove il potenziamento e la trasformazione dell'Ilva si sono tramutati in una maggiore disoccupazione degli operai della provincia di Napoli.

PECORARO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PECORARO. Onorevoli colleghi, siccome le statistiche si fanno sempre un po' *ad usum delphini* vorrei chiarire che se gli scali dell'Italia meridionale sono 12 su 58, le maestranze dell'Italia meridionale e della Sicilia — su 38 mila addetti a questo settore — ammontano a 12 mila operai. Tale cifra, pertanto, si ragguaglia press'a poco a quel terzo di cui parla l'emendamento dell'ono-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

revole Caroniti. Io, perciò, dichiaro che voterò a favore dell'emendamento dell'onorevole Caroniti e, qualora non fosse approvato, voterò a favore dell'emendamento dell'onorevole Latorre.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Caroniti, testé letto.

(Dopo prova e controprova, e votazione per divisione, non è approvato — Prolungati commenti).

Passiamo all'emendamento dell'onorevole Latorre:

« *All'ultimo comma, sopprimere le parole: con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale, sostituendole col seguente nuovo comma:*

« Ai cantieri dell'Italia meridionale saranno assegnate costruzioni in misura non inferiore al 30 per cento dell'intero tonnello previsto ».

Onorevole Latorre, lo mantiene?

LATORRE. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Su questo emendamento è stata chiesta la votazione per appello nominale dagli onorevoli De Martino Francesco, Puccetti, Grammatico, Calandrone, Dami, Dal Pozzo, D'Agostino e altri.

CORBINO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Onorevoli colleghi, voi sapete che io sono siciliano e sono deputato meridionale; ma noi ci troviamo qui di fronte ad una legge che solo organicamente potrà risolvere un problema tecnico ed economico che ha prevalentemente carattere nazionale.

Nelle precedenti leggi di questo genere, abbiamo avuto un esempio di una riserva di tonnello da costruire a favore di un cantiere della Sicilia, del cantiere di Palermo: è il precedente della legge del 1896, confermato dalla legge restrittiva del 1901.

Ma, allora, i criteri informativi dell'intervento dello Stato in questa materia erano profondamente diversi da quelli che ispirano la condotta del Governo in sede di politica marittima e dello Stato in sede di politica economica generale, in questo momento.

Ora, io vorrei pregare i colleghi che vogliono insistere con una votazione su questo argomento, di appagarsi delle assicurazioni formali del Governo e dell'impegno che viene a queste assicurazioni dalla formula della legge, perché l'impegno e l'assicurazione sono, a mio giudizio, più che sufficienti per dare la garanzia che, nei limiti del quadro generale

della legge, gli interessi dei cantieri meridionali saranno giustamente tutelati.

Io non vorrei che noi, per un eccesso di amore o di interessamento per i problemi del Mezzogiorno...

DI VITTORIO. Non ha mai sofferto di questo il Mezzogiorno.

CORBINO. Il Mezzogiorno è stato rovinato dal protezionismo industriale. E il protezionismo industriale, dal 1901, è stato sostenuto da pochi capitalisti e dai sindacalisti che stavano alle loro spalle. *(Commenti all'estrema sinistra).*

Io ricordo che il primo esempio di intervento del partito socialista a favore di un protezionismo industriale è stato offerto appunto dalla legge sui premi e sui compensi di costruzione del 1901. Se voi andate a leggere l'*Avanti!* di quell'anno, vi troverete il primo articolo in cui il partito socialista, abbandonando la linea direttiva della politica liberistica, si schierava risolutamente a fianco della politica protezionistica.

DI VITTORIO. Ma la politica protezionistica è stata applicata dai governi liberali.

CORBINO. Ecco, quindi, ora il risultato della colpa di tanti decenni. Ora io, come meridionale, come siciliano, invoco nella discussione delle leggi una minore preoccupazione di interessi regionali ed una maggiore preoccupazione di interessi nazionali. *(Vivi applausi al centro e a destra — Commenti).* Tale è il risultato a cui dovremmo tendere. Non ci dividiamo, per l'amor di Dio, su mille o su duemila tonnellate in più o in meno che si dovrebbero costruire, fra meridionalisti e settentrionalisti: qui dobbiamo essere soprattutto italiani. *(Vivi applausi al centro e a destra — Proteste all'estrema sinistra — Interruzioni).*

DI VITTORIO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI VITTORIO. Onorevoli colleghi, non è un motivo d'ordine regionalistico quello che mi spinge a prendere la parola per dichiarazione di voto, ma invece un motivo, onorevole Corbino, di solidarietà nazionale. Qui è stato sottolineato, tanto dal Ministro quanto dall'onorevole Relatore, che lo scopo della legge è duplice: quello di soddisfare un'esigenza economica del Paese e quello di soddisfare esigenze sociali del mondo del lavoro. Si sa che le industrie del Mezzogiorno in generale hanno alcune condizioni obiettive di inferiorità. Nel sistema previsto dalla legge è possibile che vi sia una ripartizione equa; è possibile però anche che riescano a preva-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

lere interessi che si ammantano come nazionali, ma che sono invece interessi che possono essere non soltanto regionali, ma di gruppi, di caste che godono di particolari privilegi nella vita nazionale e nel monopolio della ricchezza nazionale. (*Commenti al centro*).

Se noi insistiamo è perchè desideriamo evitare che, attraverso le varie leggi che sono approvate dalla Camera, non si tenga fede ad un principio, che qui affermiamo genericamente molto spesso: vogliamo aiutare il Mezzogiorno, fare tutto quello che è possibile per il Mezzogiorno, ma poi concretamente non diamo niente. (*Commenti al centro e a destra*).

Una voce a destra. E i miliardi dati ultimamente per l'industrializzazione e per il Piano E. R. P., sono niente?

DI VITTORIO. Sono una piccola cosa! Dunque, per concludere: la Camera, con una lieve maggioranza, ha respinto l'emendamento Caroniti, che prevedeva un'assegnazione del 35 per cento per il Mezzogiorno; l'emendamento Latorre riduce questa percentuale a 30: ed è una percentuale più equa e più corrispondente anche al numero dei lavoratori occupati nei cantieri del Mezzogiorno rispetto alle altre regioni d'Italia; mi pare che sia una percentuale ragionevole. Si tratta, in sostanza, di fare una manifestazione di solidarietà nazionale a favore del Mezzogiorno d'Italia (*Commenti e rumori al centro*), di aiutare il Mezzogiorno a raggiungere a poco a poco il livello di sviluppo economico e generale delle altre regioni d'Italia. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Avverto che sull'emendamento Latorre è stata presentata una domanda di votazione a scrutinio segreto degli onorevoli Bianchini Laura, Migliori, Valandro Gigliola, Girolami, Gui, Bertola, Lucifredi, Storchi, Garlato, Spiazzi, Tomba, Ponti, Ferrarese e altri.

Poiché lo scrutinio segreto ha la prevalenza sull'appello nominale, indico la votazione segreta sull'emendamento Latorre, testé letto.

(*Segue la votazione*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli Segretari numerano i voti*).

Risultato della votazione segreta sulla proposta di legge Petrilli.

PRESIDENTE. Comunico intanto il risultato della votazione segreta sulla proposta di legge di iniziativa dei deputati Petrilli ed altri:

«Miglioramenti provvisori ai pensionati civili e militari dello Stato»:

Presenti e votanti.	344
Maggioranza	173
Voti favorevoli	333
Voti contrari	11

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Adonnino — Amadeo Ezio — Ambrico — Amendola Giorgio — Amendola Pietro — Angelini — Angelucci Mario — Angelucci Nicola — Arata — Arcangeli — Armosino — Artale — Assennato — Audisio — Avanzini — Azzi.

Babbi — Baldassari — Balduzzi — Barbina — Baresi — Barontini — Basile — Basso — Bavaro — Bazoli — Belliardi — Belloni — Bellucci — Benvenuti — Bernardi — Bernardinetti — Berti Giuseppe fu Angelo — Bertinelli — Bertola — Bettiol Francesco — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianchini Laura — Biasutti — Bonfantini — Bonino — Bonomi — Borellini Gina — Borsellino — Bosco Lucarelli — Bottai — Bovetti — Bucciarelli Ducci — Bulloni — Burato.

Caccuri — Cagnasso — Calandrone — Calasso Giuseppe — Calcagno — Campilli — Capalozza — Cappi — Capua — Cara — Carcaterra — Caroniti Filadelfio — Casalnuovo — Caserta — Castelli Avolio Giuseppe — Cavallotti — Cecconi — Ceravolo — Chatrian — Chiaramello — Chiarini — Chini Cocoli Irene — Chiostergi — Cinciari Rodano Maria Lisa — Clerici — Clocchiatti — Codacci Pisanelli — Coli — Colitto — Concetti — Conci Elisabetta — Coppi Alessandro — Coppi Ilia — Corbi — Corbino — Cornia — Corona Achille — Corona Giacomo — Corsanego — Cortese — Costa — Covelli — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo.

D'Agostino — Dal Canton Maria Pia — Dal Pozzo — Dami — De Caro Gerardo — De Gasperi — Del Bo — Delle Fave — De Maria — De Martino Alberto — De Martino Carmine — De Martino Francesco — De Meo — De Michele — De Palma — De Vita — Diaz Laura — Diecidue — Di Fausto — Di Vittorio — Donati — Donatini — Dossetti — Ducci.

Emanuelli — Ermini.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

Fabriani — Fanelli — Farinet — Fascetti — Federici Agamben Maria — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferraris Emanuele — Fietta — Fina — Fiorentino — Firrao Giuseppe — Fora — Foresi — Franceschini — Fumagalli — Fuschini.

Galati — Gallico Spano Nadia — Garlato — Gasparoli — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Geraci — Germani — Ghislandi — Giammarco — Giannini Olga — Giavi — Giordani — Giovannini — Girolami — Giuntoli Grazia — Gotelli Angela — Grammatico — Grassi Candido — Grassi Giuseppe — Greco Giovanni — Greco Paolo — Grifone — Grilli — Guariento — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Gui.

Helfer.

Invernizzi Gabriele.

Jacoponi — Jervolino Angelo Raffaele.

Laconi — La Marca — La Rocca — La russa — Latanza — Latorre — Lazzati — Leciso — Leone Giovanni — Lizier — Lombardi Ruggero — Lombardi Colini Pia — Longhena — Longo — Longoni — Lozza — Lucifredi — Lupis.

Magnani — Malagugini — Malvestiti — Mancini — Mannironi — Marabini — Marazza — Marazzina — Marconi — Marengli — Marotta — Martinelli — Martino Edoardo — Marzarotto — Marzi Domenico — Masola — Mastino Gesumino — Mastino del Rio — Mattarella — Mattei — Matteotti Carlo — Matteucci — Maxia — Mazza Crescenzo — Meda Luigi — Melis — Melloni Mario — Menotti — Merloni Raffaele — Messinetti — Michellini — Migliori — Molinaroli — Momoli — Mondolfo — Montini — Moro Aldo — Moro Girolamo Lino — Motolese — Mussini.

Natali Ada — Natoli Aldo — Negrari — Nenni Pietro — Nicoletto — Nitti.

Pacati — Pacciardi — Paganelli — Pagliuca — Palazzolo — Pallenzone — Paolucci — Parente — Parri — Pastore — Pecoraro — Pelosi — Perrotti — Pertusio — Petrilli — Petrucci — Piasenti Paride — Piccioni — Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli — Pignatone — Pino — Pirazzi Maffiola — Polano — Ponti — Preti — Proia — Puccetti — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

Raimondi — Rapelli — Reali — Reggio D'Acì — Repossi — Rescigno — Ricci Giuseppe — Ricciardi — Riva — Rivera — Roberti — Rocchetti — Roselli — Roveda — Rumor — Russo Carlo.

Sabatini — Saccenti — Saija — Sailis — Sala — Salerno — Salvatore — Sammartino

— Sampietro Giovanni — Sampietro Umberto — Santi — Scaglia — Scalfaro — Schiratti — Scotti Francesco — Sedati — Semeraro Gabriele — Semeraro Santo — Serbandini — Silipo — Simonini — Smith — Sodano — Spiazzi — Stagno d'Alcontres — Stella — Stuardi — Sullo — Suraci.

Tarozzi — Terranova Raffaele — Titomanlio Vittoria — Tolloy — Tomba — Tonengo — Torretta — Tosato — Tosi — Tozzi Condivi — Treves — Trimarchi — Troisi — Truzzi Ferdinando — Tudisco — Turchi Giulio — Turco Vincenzo — Turnaturi.

Valandro Gigliola — Valenti — Valsecchi — Veronesi — Viale — Vicentini Rodolfo — Vigo — Vigorelli — Viola — Visentin Angelo — Vocino — Volgger — Volpe.

Walter.

Zaccagnini Benigno — Zagari — Zanfagnini Umberto.

Sono in congedo:

Amatucci — Amicone.

Bettinotti — Bianchi Bianca.

Cacciatore — Caronia — Carratelli.

Ferrandi.

Gorini — Guadalupi.

Lettieri — Lombardini.

Micheli.

Notarianni.

Pera — Perlingieri — Pucci Maria.

Sansone.

Tambroni — Tesauro — Togni — Tommasi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che la XI Commissione permanente nella seduta di stamane, in sede legislativa, ha approvato il seguente disegno di legge, già approvato dalla X Commissione permanente del Senato:

« Concessione di un assegno speciale ai lavoratori disoccupati nella ricorrenza natalizia ».

La stessa Commissione ha pure approvato la seguente proposta di legge di iniziativa del senatore Ziino, già approvata dalla X Commissione permanente del Senato:

« Nuova proroga del termine stabilito per la chiusura delle operazioni di liquidazione delle sopresse organizzazioni sindacali fasciste ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

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

PRESIDENTE. In attesa del risultato della votazione segreta sull'emendamento Latorre, passiamo agli altri emendamenti all'articolo 2. Ne restano tre. Uno dell'onorevole Fiorentino, sostitutivo dell'ultimo comma, un altro dell'onorevole Lucifredi, anche esso sostitutivo dell'ultimo comma, ed infine un emendamento aggiuntivo dell'onorevole Fiorentino.

Onorevole Fiorentino mantiene i due emendamenti?

FIorentINO. Li mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifredi, mantiene l'emendamento?

LUCIFREDI. Lo ritiro, ma vorrei esprimere brevemente la ragione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Avevo presentato l'emendamento, non tanto nella speranza di ottenere che questa norma venisse introdotta nel disegno di legge, quanto per il desiderio vivo di esprimere qui una voce che vuole essere soprattutto un augurio e un auspicio per l'avvenire.

Noi ci lamentiamo, e più ancora di noi il Paese spesso si lamenta, che certi problemi molto gravi della nostra economia non vengano affrontati, e che si segua alle volte, in taluni settori, un indirizzo antieconomico e comunque non ben preciso, un indirizzo che può sembrare in un certo senso la continuazione di sistemi passati, che oggi non si vogliono e non si devono continuare.

Proprio oggi — l'ho visto poco fa — uno dei nostri più autorevoli giornali pubblica un articolo di fondo intitolato: « Corporativismo marittimo », e fa a questa legge delle critiche, sia pur in larga parte infondate, ma che rivelano pure la preoccupazione di cui io mi sono fatto eco insieme ad alcuni colleghi. La preoccupazione è che quella strada che per la situazione di emergenza e per necessità di cose (bisogna darne atto al Governo e al Ministro della marina mercantile) questo disegno di legge oggi segue, abbia ad essere seguita, anche in avvenire, da altri disegni di legge. Noi vorremmo — ed è questo il voto che formuliamo — che questo sia l'ultimo provvedimento nel quale i criteri per l'affidamento delle costruzioni ai vari cantieri siano quelli accolti dal disegno di legge che oggi siamo chiamati ad approvare. Vorremmo che l'industria can-

tieristica potesse ritornare a vivere su più sane basi, sicchè le navi siano costruite da chi le sa fare meglio e a minor prezzo. Vorremmo che l'intervento dello Stato in questo campo venisse ad essere il più presto possibile ridotto, e del tutto bandito in un non lontano avvenire.

Con questo spirito abbiamo presentato l'emendamento; con questo auspicio e questa speranza dichiaro oggi di ritirarlo.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione il primo emendamento Fiorentino:

« Sostituire l'ultimo comma col seguente:

« Il Ministro della marina mercantile, qualora, in conseguenza della libera contrattazione, risultassero sperequazioni nella distribuzione che giustificassero tale intervento, provvede, sentito il parere del Comitato previsto dall'articolo 3, alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenendo prevalentemente conto della capacità quantitativa e qualitativa di ciascuno di essi e del carico di lavoro, con particolare riguardo ai cantieri dell'Italia meridionale ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 2 con la riserva di coordinamento con l'emendamento Latorre, qualora in seguito allo scrutinio in corso dovesse risultare approvato.

(È approvato).

Porrò ora in votazione il primo comma del secondo emendamento dell'onorevole Fiorentino, aggiuntivo all'articolo 2:

« Il prezzo delle costruzioni e le altre condizioni, saranno stabiliti d'accordo tra il committente ed i vari cantieri. In caso di disaccordo saranno stabiliti da una Commissione arbitrale composta del presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, di un esperto dell'Assonave e di un esperto della Confitarma ».

Questo emendamento non è stato accettato né dalla Commissione, né dal Governo.

CONSIGLIO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io voterò a favore di questo comma, che istituisce una Commissione arbitrale per la fissazione dell'equo prezzo; perchè mi sembra che esso costituisca una garanzia di primo ordine per lo Stato e per i privati.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

È molto facile costituire dei monopoli di fatto in questa materia. Vi citerò un esempio. Recentemente è stato chiesto un preventivo a tre cantieri dell'I. R. I.: Oto, Ansaldo e Navalmeccanica; e lo stesso preventivo è stato chiesto ai cantieri di Monfalcone. Fra il prezzo dei primi tre cantieri e quello del quarto cantiere v'è una differenza di 950 milioni, il che dimostra che era intervenuto un accordo fra i cantieri. Questo significa che sarà sempre possibile ai cantieri dell'I. R. I. e del gruppo Finmare, che è anche dell'I. R. I., stabilire prezzi di accordo; prezzi che siano inaccessibili, perché antieconomici, agli armatori liberi.

Ed allora cosa ne conseguirà? Si obietterà che, in questo modo, la quota di naviglio da costruire diminuirà.

Questo non ha grande importanza: ma se un certo gruppo di armatori si garantirà che i propri avversari non possano costruire navi di quella qualità e di quella importanza ecco che un Comitato per l'equo prezzo non è altro che una garanzia per lo stesso Governo e per lo stesso Ministro, che veramente con questa legge nessuno potrà conseguire profitti speculativi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma, testè letto, dell'emendamento Fiorentino.

(Non è approvato).

Come si ricorderà, il secondo comma è stato dal proponente trasformato in raccomandazione, non accettata dal Governo.

Pongo ora in votazione l'emendamento aggiuntivo, accettato dalla Commissione e dal Governo, proposto dall'onorevole Corbino alla fine dell'articolo 2: « Delle somme non utilizzate per deficienza di richieste, sarà disposto con altra legge ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3. Se ne dia lettura FABRIANI, Segretario, legge:

« Il Comitato di cui all'articolo precedente è composto:

1°) del Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;

2°) del Direttore generale del naviglio;

3°) del Direttore generale del traffico e della navigazione;

4°) di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

5°) di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro della marina mercantile.

« Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed uno tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII.

« Il Comitato ha pure il compito di esprimere il suo parere sui progetti delle navi da adibire ai servizi di comunicazione indispensabili. In tal caso il Comitato è integrato con 2 delegati del Ministero della difesa (marina) ».

PRESIDENTE. L'onorevole Covelli ha presentato il seguente emendamento:

« Al primo comma, sostituire il n. 5 col seguente:

5°) di cinque esperti di chiara fama, non legati ad interessi particolari, scelti dal Ministro ».

Ha facoltà di svolgerlo.

COVELLI. In verità avrei evitato di annoiare sia pure per brevi istanti, i colleghi se non fossi stato deluso da conversazioni successive, nell'ambito della Commissione di cui ho l'onore di far parte, alle dichiarazioni del Ministro e del Relatore. Sembrava che questo emendamento non avesse incontrato alcuna difficoltà. Si è ribadito, da parte del Ministro e dell'onorevole Relatore, nei loro rispettivi discorsi, che il Comitato avrebbe dovuto avere un significato, una impostazione, una costituzione eminente, anzi, si è detto, assolutamente tecnica.

A nulla è valsa, in sede di Commissione, la dimostrazione di competenza e di tecnica di cui sarebbero stati dotati i rappresentanti dell'Assonave, della Confitarma e di altre associazioni che avrebbero potuto degnamente far parte del detto Comitato: si è sempre obiettato che costoro sarebbero stati esponenti di interessi particolari. E va bene! Se è giusto che deve essere escluso ogni intervento da parte delle categorie di cui ho fatto cenno, non è altrettanto giusto che si debba includere, sia pure in forma indiretta, come dirò, qualche particolare interesse che, in quella sede, sarebbe lesivo degli interessi delle parti escluse. Quando il Ministro, che è quel galantuomo che è, avrà risposto con una affermazione o con una negazione al quesito che io gli pongo, io sarò disposto anche a ritirare l'emendamento. È sicuro il signor Ministro, che tra quelli di chiara fama che fossero scelti da lui, non vi potrà essere comunque della gente legata ad interessi particolari? Si impegna il signor Ministro che tra i funzionari da lui scelti a far parte del predetto Comitato non

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

vi siano, ad esempio, dei funzionari che siano sindaci e amministratori delegati di società di navigazione? Se questo impegno assume il Ministro con la sua dichiarazione ed io pregherò di metterla a verbale per il rispetto che io ho dell'impegno del Ministro, io ritirerò l'emendamento. Ma se questa tranquillità non ha il Ministro, allora, per il suo stesso bene, per la serenità delle parti che dovranno essere controllate da questo Comitato io credo che sarebbe sufficiente garanzia per tutti approvare questo emendamento, il quale dà particolare serenità, affinché in questo Comitato non entrino comunque persone che possano direttamente o indirettamente interferire, con proprii interessi, sugli interessi generali della collettività.

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto sull'emendamento dell'onorevole Latore, all'ultimo comma dell'articolo 2:

Presenti e votanti	274
Maggioranza	138
Voti favorevoli	144
Voti contrari	130

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adonnino — Almirante — Ambrico — Ambrosini — Amendola Pietro — Angelini — Angelucci Nicola — Arcaini — Arcangeli — Ariosto — Armosino — Artale — Assennato — Avanzini — Azzi.

Babbi — Bagnera — Baldassari — Balduzzi — Barbina — Baresi — Basile — Barvaro — Beltrame — Benvenuti — Bernardi — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bertinelli — Bertola — Bettinotti — Bettiol Francesco — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianchini Laura — Bianco — Bonino — Bonomi — Bontade Margherita — Borellini Gina — Borsellino — Bosco Lucarelli — Bottonelli — Bovetti — Bruno — Bucciarelli Ducci.

Calandrone — Calcagno — Calosso Umberto — Camposarcuno — Capalozza — Capi — Cara — Carcaterra — Carignani — Caroniti Filadelfio — Casalnuovo — Caserta — Castelli Avolio Giuseppe — Cecconi — Chiamello — Chiarini — Chini Coccoli Irene — Coccia — Codacci Pisanelli — Colitto — Concetti — Conci Elisabetta — Coppa Ezio — Coppi Alessandro — Coppi Ilia — Corbi

— Corbino — Cornia — Corona Achille — Corona Giacomo — Corsanego — Cortese — Costa — Cotani — Covelli — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo.

D'Agostino — Dal Pozzo — Dami — D'Amico — De' Cocci — Del Bo — Delle Fave — Delli Castelli Filomena — De Maria — De Martino Alberto — De Meo — De Michele — De Palma — De Vita — Diaz Laura — Diecidue — Di Mauro — Di Vittorio — Donatini.

Ebner — Ermini.

Fabiani — Fascetti — Fassina — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferraris Emanuele — Ferreri — Fiorentino — Firrao Giuseppe — Foderaro — Fora — Foresi — Franceschini — Fumagalli — Fuschini.

Galati — Gallico Spano Nadia — Gallo Elisabetta — Garlato — Gasparoli — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Ghislandi — Giachèro — Giammarco — Giavi — Girolami — Giuntoli Grazia — Gotelli Angela — Grammatico — Grassi Candido — Greco Giovanni — Grilli — Guariento — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Gui — Gullo.

Helfer.

Invernizzi Gabriele.

La Marca — La Rocca — Larussa — Latore — Lazzati — Lecciso — Liguori — Lizzier — Lizzadri — Lombardi Ruggero — Longhena — Longoni — Lozza — Lucifredi. Malagugini — Mancini — Mannironi — Marabini — Marazzina — Marconi — Martinelli — Martini Fanoli Gina — Marzarotto — Marzi Domenico — Mastino Gesumino — Mastino del Rio — Matteucci — Maxia — Mazza Crescenzo — Meda Luigi — Melis — Merloni Raffaele — Messinetti — Michelini — Mieville — Migliori — Minella Angiola — Molinaroli — Mondolfo — Monterisi — Monticelli — Moro Girolamo Lino — Motolese.

Natali Ada — Negrari — Nenni Pietro — Nicoletto — Nicotra Maria.

Pacati — Pajetta Gian Carlo — Paolucci — Pecoraro — Pelosi — Pertusio — Pesenti Antonio — Petrilli — Petrone — Petrucci — Piasenti Paride — Piccioni — Pierantozzi — Pignatelli — Pignatone — Polano — Poletto — Pollastrini Elettra — Ponti — Preti — Puccetti — Pugliese.

Quintieri.

Rapelli — Reali — Repossi — Rescigno — Resta — Ricciardi — Riccio Stefano — Riva — Roberti — Roselli — Roveda — Rumor — Russo Carlo.

Sabatini — Saija — Sailis — Sala — Salerno — Salvatore — Sammartino — Sartor

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

— Scalfaro — Schiratti — Scoca — Semeraro
Gabriele — Serbandini — Silipo — Spataro
— Spiazzi — Stagno d'Alcontres — Storchi
— Stuani — Sullo.

Taviani — Terranova Raffaele — Tito-
manlio Vittoria — Tomba — Tonengo — Tor-
retta — Tosi — Tozzi Condivi — Trimarchi
— Troisi — Tudisco — Turchi Giulio.

Valandro Gigliola — Valenti — Veronesi
— Vetronè Viale — Vicentini Rodolfo — Vi-
go — Visentin Angelo — Vocino — Volpe.

Walter.

Zaccagnini Benigno — Zanfagnini Um-
berto — Zerbi.

Sono in congedo:

Amatucci — Amicone.

Bianchi Bianca.

Cacciatore — Caronia — Carratelli.

Ferrandi.

Gorini — Guadalupi.

Lettieri — Lombardini.

Micheli.

Notarianni.

Pera — Perlingieri — Pucci Maria.

Sansone.

Tambroni — Tesauo — Togni — Tom-
masi.

PRESIDENTE. Il seguito della discus-
sione del disegno di legge è rinviato a domani.

Sull'ordine dei lavori.

ANGELINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI. Quale Relatore del disegno di legge in discussione riguardante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, penso che occorra approvarlo al più presto, e faccio presente che il disegno di legge è all'ordine del giorno da parecchio tempo, pur essendo stato discusso con urgenza dalla Commissione. Vi sono tutte le maestranze dei cantieri che reclamano che questo provvedimento sia al più presto votato dalla Camera.

Chiedo, quindi, che all'ordine del giorno della seduta di domani sia posto per primo il disegno di legge di cui sono Relatore. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa proposta.

(*È approvata*).

**Annunzio di interrogazioni
e di una interpellanza.**

PRESIDENTE. Si dia lettura delle in-
terrogazioni e di una interpellanza perve-
nute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Mi-
nistri della marina mercantile e degli affari
esteri, per sapere quali passi si sono compiuti
presso il Governo jugoslavo, allo scopo di ot-
tenere la rapida restituzione dei motopesche-
recci *Roma* e *De Pinedo* della marineria di
Molfetta, sequestrati nelle acque adriatiche, e
ricevere inoltre assicurazioni per far cessare
detti atti abusivi e garantire la nostra tradi-
zionale attività di pesca.

« TROISI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Mi-
nistro della pubblica istruzione, per conoscere
i motivi per i quali, per il corrente anno sco-
lastico, per il circolo didattico di Marcianise,
non siano stati disposti gli stessi sdoppia-
menti di classi effettuati nel decorso anno.

« L'interrogante fa osservare che, per ef-
fetto di un integrale sdoppiamento di classi e
per il conferimento dell'incarico ad inse-
gnanti dei ruoli transitori, circa 150 inse-
gnanti del predetto circolo sono rimasti senza
occupazione; ed invita pertanto il Ministro ad
attuare un più largo sdoppiamento di classi
in quel circolo.

« LEONE GIOVANNI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il
Presidente del Consiglio dei Ministri, il Mi-
nistro Tremelloni, e il Ministro dell'industria
e commercio, per conoscere i criteri adottati:

a) per la ripartizione delle quote vendita
dicembre fra i tre gruppi di società designa-
te per la distribuzione dei prodotti petroli-
feri, in seguito alla cessazione dell'attività
del C.I.P.;

b) per la ripartizione delle quote vendita
in seno ad ogni singolo gruppo, nonché quelli
che verranno adottati per l'assegnazione delle
quote definitive.

« CAVINATO, CHIARAMELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Mi-
nistro di grazia e giustizia, per sapere per-
ché ai detenuti del carcere giudiziario di Ma-
tera, all'infuori della stampa pornografica,
è vietata la lettura di qualsiasi altra

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

pubblicazione periodica o non periodica che valga a migliorarne la cultura e a tenerli al corrente della vita del proprio Paese.

« BIANCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni che hanno indotto il commissario dell'Ente per lo sviluppo dell'irrigazione e la trasformazione fondiaria in Puglia e Lucania a dimettersi dalla carica, nonché per sapere quale è lo stato attuale di funzionamento dell'Ente e che cosa il Ministro intende fare perché l'Ente possa efficacemente funzionare per il perseguimento delle finalità per cui fu costituito.

« BIANCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere se è a conoscenza delle condizioni inumane in cui vivono i detenuti nel carcere giudiziario di Matera, ammassati come sono a parecchie dozzine per ogni vano, mal nutriti, ridotti nudi e scalzi e molti anche costretti a dormire sul nudo pavimento; e per conoscere quali provvedimenti di urgenza egli intenda adottare perché i suddetti detenuti siano provvisti di indumenti e di scarpe e perché ad ognuno sia assegnato un giaciglio con relative coperte con cui ripararsi dai rigori della stagione invernale, provvedendosi anche al miglioramento del vitto e soprattutto dei condimenti.

« BIANCO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare onde venga evitato il ripetersi di atti antidemocratici da parte del questore di Messina, il quale, anche recentemente, vietava la raccolta cittadina e la giornata « pro-disoccupati », nonché una manifestazione pacifica degli stessi.

« PINO, CALANDRONE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se e quando intendono, in esecuzione del disposto dell'articolo 847 del Codice civile, emanare le disposizioni opportune per determinare l'estensione della minima unità colturale. Il provvedimento è richiesto dalla necessità di salvare la piccola proprietà rurale da eccessivi frazionamenti, dannosi alla cultura e alla produzione.

« CASERTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'industria e commercio e dei trasporti, per sapere se dopo l'abolizione del sussidio al consumo della lignite intendono promuovere provvedimenti atti a neutralizzare i danni risentiti dall'industria lignitifera in seguito alla divergenza fra prezzo politico e prezzo economico del carbone di importazione; e soprattutto per sapere se si intende rinnovare ed eventualmente accrescere le agevolazioni sul trasporto dei combustibili nazionali.

« DAMI, BIGIANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se e quando intenda disporre che gli impiegati diurnisti e i salariati dipendenti dall'Amministrazione militare, già assunti con tali qualifiche provvisorie negli anni 1944, 1945 e 1946 in attesa del riordinamento dell'Amministrazione stessa, abbiano riconosciuta quella sistemazione definitiva nell'organico degli impiegati che è stata attuata parzialmente, come risulta dalla circolare ministeriale dell'Ufficio personale civile n. 92317/60505 del 22 maggio 1948, sezione 3^a, richiedente una sistemazione numerica del personale salariato disimpegnante mansioni impiegatizie.

« L'interrogante sollecita l'adozione delle richieste disposizioni, in quanto suggerite dalla giusta esigenza del riconoscimento della effettiva funzione disimpegnata dai suddetti salariati, forniti di titolo di studio, e in quanto il loro passaggio nell'organico degli impiegati non comporta, dal lato finanziario, alcun aggravio all'erario, trattandosi di stornare lo stanziamento dal capitolo dei salariati (41-42) al capitolo impiegati (38-39), con la sola differenza che questi ultimi hanno riconosciuti 30 giorni di ferie all'anno invece di 18, restando inalterati i benefici sul trattamento di quiescenza e della 13^a mensilità e compensate le differenze dell'importo della marca assicurativa dall'economia realizzata dall'erario sul versamento dei contributi a favore dell'Ente nazionale previdenza e assistenza dipendenti statali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« SALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere quali provvedimenti radicali ed urgenti intenda adottare per risolvere la gravissima situazione esistente nelle carceri giudiziarie di Agri-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

gento, nelle quali ha personalmente rilevato:

1°) che nelle celle destinate a due soli detenuti ve ne sono ammucchiati fino a otto, in condizioni di spazio e di igiene assolutamente avvilenti, nonché privi di scarpe, di indumenti e nel più completo abbandono;

2°) che buona parte dei detenuti sono in attesa di giudizio da due, tre, quattro e perfino cinque anni, contrariamente a ogni senso di umanità e principio di giustizia, a causa della insufficienza degli organi di istruzione e di definizione dei giudizi penali.

« Situazione pressoché simile esiste nelle carceri giudiziarie di Caltanissetta e di Siracusa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« SALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga urgente disporre per l'aumento delle sovvenzioni previste dalle vigenti tabelle a favore dei familiari dei lavoratori deceduti per perniciosa malarica (regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265), il cui ammontare è assolutamente inadeguato essendo rimasto invariato a quello stabilito per gli infortuni mortali agricoli previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 23 agosto 1917, n. 1450, modificato dalla legge 20 marzo 1921, n. 297 e dal regio decreto 11 febbraio 1923, n. 432, e che va da un indennizzo minimo di lire 2250 ad un indennizzo massimo di lire 7500. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« STORCHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se l'abilitazione all'insegnamento della stenografia — sistema Gabelsberger-Noe — conseguita ai sensi del regio decreto 29 luglio 1909, n. 664, conservi il suo pieno valore d'abilitazione, tanto più che il regio decreto 5 settembre 1934, n. 1185, ammette all'insegnamento pubblico non solo i sistemi nazionali Cima e Meschini, ma anche il Gabelsberger-Noe; ed in caso affermativo se non ritenga di disporre che le Commissioni provinciali per gli incarichi e supplenze considerino quei titoli come aventi pieno valore di abilitazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« RICCIARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza che, nei decorsi esercizi finanzia-

ri, erano state stanziare lire 5.000.000 per la costruzione di un acquedotto autonomo nel comune di Roccamandolfi (Campobasso) e che l'opera, lungamente attesa, perché assolutamente necessaria, non è stata ancora affrontata. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intenda impartire opportune disposizioni perché l'annoso problema dell'alimentazione idrica dei comuni di San Felice del Molise e Montemitro (Campobasso), che era stato affrontato fin dal 1938 con la esecuzione delle opere di captazione delle acque, venga finalmente risolto con l'auspicata esecuzione di tutti i restanti lavori previsti dal progetto relativo, lamentandosi nei comuni interessati numerosi casi di infezione tifoidea, dovuta alle acque inquinate, che quelle popolazioni sono costrette a bere. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intenda finalmente disporre, con i fondi attualmente stanziati anche a sollievo della disoccupazione, il completamento della costruzione dell'edificio scolastico di Pietrabbondante (Campobasso), che, iniziata nel 1937, offre ora il triste spettacolo di un rudere esposto a tutte le intemperie, mentre le scuole sono costrette in case private di nessuna efficienza. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza che il comune di Sesto Campano (Campobasso) attende da tempo la esecuzione delle seguenti opere indispensabili:

a) riparazione del cimitero danneggiato dalla guerra;

b) costruzione delle fognature;

c) arginatura del fiume Volturno nella campagna che viene erosa sempre più dalle acque;

d) costruzione di un acquedotto locale.

« L'interrogante chiede inoltre di sapere quali, se non tutte, di tali opere, s'intenda finalmente finanziare per l'auspicata realizzazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« SAMMARTINO ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere se gli risulti che sia stata disposta la chiusura delle cooperative presso la sede centrale del Ministero dei trasporti, compresa l'unica esistente fra i dipendenti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile; e, in caso positivo, se non ritenga di intervenire per l'immediata riapertura delle cooperative che secondo le direttive della politica del Governo devono essere incoraggiate e potenziate per difendere la libertà di associazione e per incrementare i vantaggi economici ai dipendenti statali, che altrimenti sarebbero costretti a servirsi di altri spacci con grave pregiudizio dell'economia familiare.

« Per sapere, infine, se gli risulti che siano stati adottati provvedimenti contrari alla libera cooperazione per rilievi mossi a qualche dirigente; e, in caso positivo, se non ritenga d'intervenire prontamente con la sua autorità a sistemare le cooperative eliminando quanto ancora si oppone al regolare funzionamento di esse. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« CARONITI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere che cosa gli risulti intorno a recenti decisioni della Corte di appello di Torino, con le quali si attribuisce efficacia a sentenze del giudice svizzero di annullamento di matrimoni religiosi trascritti, ritenendole, attraverso l'alterazione della formula dispositiva, quali dichiarative della nullità della trascrizione agli effetti civili. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« MIGLIORI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'Africa Italiana, per sapere se gli consti che molti dipendenti del suo Ministero, trasferiti o distaccati presso altri Dicasteri, non ricevono regolarmente e integralmente lo stipendio ad essi dovuto, ma percepiscono solo degli acconti e con notevole ritardo, sicché le loro condizioni economiche sono quanto mai disagiate e precarie.

« In caso affermativo, quali provvedimenti intende adottare per ovviare a sì gravi inconvenienti che rendono addirittura penosa la sorte di innumerevoli lavoratori.

« L'interrogante chiede, anche, che gli siano date precise assicurazioni che al personale

suddetto sarà corrisposta, senza ritardo, la tredicesima mensilità. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« BALDASSARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ravvisi l'opportunità di accogliere il voto espresso dalla Giunta municipale di Potenza diretto ad ottenere che il piano di ricostruzione della città di Potenza, limitatamente ai rioni Addone, Seminario e Scale Rossano, danneggiati dalla guerra, sia attuato a totale cura e carico del Ministero stesso, ai sensi dell'articolo 58 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« BIANCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere le ragioni per cui in provincia di Matera l'erogazione dell'energia elettrica, da parte della Società Lucana, è quanto di più irregolare si possa immaginare, sia dal punto di vista della continuità, sia da quello del voltaggio, inconvenienti, l'uno e l'altro, che, soprattutto per la forza motrice, danneggiano enormemente le piccole industrie locali, le quali, oltre al minore rendimento, sono esposte al continuo pericolo di vedersi bruciare i motori a causa delle frequenti interruzioni; e per conoscere inoltre quali provvedimenti si intenda adottare per eliminare gli inconvenienti sopra denunziati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« BIANCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga equo concedere agli ex combattenti candidati ai concorsi di scuole medie e che abbiano superato le prove scritte nel 1941-42 senza poi potere, per ragioni di guerra, presentarsi alle prove orali, facoltà di sostenere soltanto una parte delle prove scritte, analogamente a quanto è stato disposto in favore dei maestri elementari. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« BELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere quando verrà ripreso il traffico sulla linea ferroviaria Ravenna-Cervia, risultando che i lavori di riparazione sono pressoché ultimati. Si fa rile-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

vare l'urgenza della riattivazione di tale linea che completa così il collegamento di Ravenna e del suo porto con Rimini. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« ZACCAGNINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno di fare studiare e costruire una variante della strada nazionale delle Calabrie (n. 19), onde eliminare i due passaggi a livello che si succedono a brevissima distanza nei pressi della stazione ferroviaria di Montesano sulla Marcellana (Salerno) e rappresentano un non lieve intralcio alla circolazione su quell'importante arteria stradale. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« MAROTTA, PETRONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno di riconoscere almeno la conseguita idoneità a quegli insegnanti elementari che hanno partecipato sotto condizione ai concorsi magistrali testé ultimati e sono stati poi esclusi dalla graduatoria dei vincitori per irregolarità formali nella presentazione dei documenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« MAROTTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga opportuno di aderire alle ripetute richieste presentate dalle autorità locali, per la cessione al comune o all'Istituto delle case popolari di Potenza del suolo edificatorio ove sorgeva l'edificio già adibito a deposito succursale del 48° reggimento fanteria e poi distrutto dai bombardamenti del settembre 1943.

« L'invocato provvedimento — che varrebbe ad eliminare lo sconcio urbanistico di quelle macerie ancora non rimosse in una zona ove vanno sorgendo numerosi fabbricati e contribuirebbe alla soluzione del grave problema edilizio della città di Potenza — appare tanto più attuabile in quanto il Ministro ha già espresso il lodevole proposito di far prontamente riattare il grandioso edificio della caserma « Lucania », che sarà certo sufficiente per tutte le prevedibili esigenze delle Forze armate. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« MAROTTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se abbia dato disposizioni affinché le commissioni degli attuali concorsi a cattedre di scuole medie (tanto ordinari che speciali) rendano pubbliche le tabelle di valutazione del servizio e dei titoli prima dell'espletamento dei concorsi stessi, come giustamente chiedono i concorrenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se i benefici concessi ai reduci laureati dall'articolo 4 del decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 830 — che dà ai laureati reduci il diritto di essere assunti nei ruoli col numero di punteggio di 60 centesimi e con sole prove orali, sino all'esaurimento delle graduatorie — debbano intendersi estesi ai reduci in possesso della abilitazione all'insegnamento negli Istituti medi, i quali partecipano ai concorsi speciali riservati ai reduci, ma banditi per un numero limitato di posti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quale sia l'atteggiamento del Governo di fronte allo strano procedere dei liquidatori delle sopresse organizzazioni sindacali fasciste, i quali avrebbero dovuto improrogabilmente ultimare le loro operazioni per il 30 aprile 1948 e a tutt'oggi non adempiono all'obbligo di chiudere le liquidazioni e di trasmettere gli atti all'Ufficio stralcio previsto dal decreto legislativo 1° dicembre 1947, n. 1611, chiedendo ed ottenendo — su proposta del Governo — ripetute proroghe a tale loro adempimento; ciò mentre:

a) le impalcature burocratiche di dette liquidazioni gravano pesantemente, ormai da oltre quattro anni, sui bilanci delle liquidazioni stesse;

b) gli ex dipendenti delle sopresse organizzazioni attendono, da oltre quattro anni, il pagamento delle indennità loro spettanti: con la conseguenza che, per la sopravvenuta svalutazione della moneta, le indennità stesse dovranno oggi essere rivalutate, con notevole aggravio per i bilanci delle liquidazioni;

c) l'attribuzione del patrimonio di risulta delle suddette organizzazioni viene disputata dalle varie organizzazioni sindacali oggi esistenti, che tutte si qualificano — ciascuna

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1948

per suo conto — rappresentanti delle varie categorie ed eredi delle organizzazioni sopresse.

« ROBERTI ».

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 21.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15,30:

1. — Interrogazione.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

« Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ». (161) (*Urgenza*).

3. — *Discussione delle seguenti proposte di legge:*

Senatore SPALLINO ed altri: « Sospensione dell'entrata in vigore del decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 483, recante modificazioni ed aggiunte al Codice di procedura civile ». (*Approvata dal Senato*) — (220).

Senatore BERGMANN ed altri: « Elezioni regionali ». (*Approvata dal Senato*) — (239).

Senatore BERLINGUER ed altri: « Delega al Presidente della Repubblica a concedere amnistia per il reato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 100 e indulto per i reati previsti dal decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 100, e per il reato previsto dall'articolo 3 del decreto luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 234, successivamente prorogato ». (*Approvata dal Senato*) — (221).

PASTORE ed altri: « Concessione di una pensione straordinaria alla vedova dell'onorevole Achille Grandi ». (42).

4. — Svolgimento della mozione presentata dagli onorevoli Novella ed altri.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI