

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

CLXXIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 FEBBRAIO 1949

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE	PAG.	PAG.	
Congedi:		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
PRESIDENTE	6091	PRESIDENTE	6117, 6122
Proposte di legge di iniziativa parlamentare (Annunzio):		Comitato segreto:	
PRESIDENTE	6091	PRESIDENTE	6122
Interrogazioni (Svolgimento):			
PRESIDENTE	6092	La seduta comincia alle 16.	
TUPINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	6092	MERLONI, <i>Segretario</i> , dà lettura del	
FUSCHINI	6095	processo verbale della seduta precedente.	
SALERNO, <i>Sottosegretario di Stato per la</i>		(È approvato).	
<i>marina mercantile</i>	6095, 6096	Congedi.	
LA ROCCA	6096, 6098	PRESIDENTE. Comunico che hanno	
MORO, <i>Sottosegretario di Stato per gli</i>		chiesto congedo i deputati Amatucci, Ben-	
<i>affari esteri</i>	6097	venuti, Gorini e Treves.	
Interpellanza (Svolgimento):		(Sono concessi).	
PRESIDENTE	6098	Annunzio di proposte di legge	
GIULIETTI	6098, 6110	di iniziativa parlamentare.	
SALERNO, <i>Sottosegretario di Stato per la</i>		PRESIDENTE. Comunico alla Camera	
<i>marina mercantile</i>	6105	che sono state presentate alla Presidenza	
Disegno di legge (Discussione):		le seguenti proposte di legge di iniziativa	
Conversione in legge del decreto-legge		dei deputati Lozza e Audisio:	
20 dicembre 1948, n. 1427, adottato		« Ricostituzione del comune di Carentino,	
ai sensi dell'articolo 77, comma 2º,		in provincia di Alessandria »;	
della Costituzione, e concernente modi-		« Ricostituzione del comune di Castelspina,	
ficazioni al regime fiscale di taluni pro-		in provincia di Alessandria ».	
dotti soggetti ad imposta di fabbrica-		Poiché i proponenti hanno dichiarato di	
zione (256)	6112	rinunziare allo svolgimento, le due proposte	
PRESIDENTE	6112	saranno stampate, distribuite e inviate alla	
TURNATURI	6112, 6115	Commissione competente.	
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	6114, 6115		
SCOCA, <i>Relatore</i>	6115		
Disegni di legge (Deferimento a Commissioni in sede legislativa):			
PRESIDENTE	6117		

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni. La prima è quella degli onorevoli Fuschini Di Fausto, Lombardi Colini Pia, Pierantozzi, Longoni, Firrao, Cecconi, Reggio D'Aci, De Palma e Giordani, al Ministro dei lavori pubblici « per conoscere: a) le ragioni tecniche che, indipendentemente dalla siccità, hanno determinato per la città di Roma il gravissimo disservizio dell'energia elettrica che in questi giorni si sta verificando con forte e diffuso disagio per tutta la cittadinanza e con notevoli danni per le aziende industriali, commerciali ed artigiane di ogni specie; b) quali provvedimenti, sia di immediato realizzo che di prossima esecuzione abbia adottato o intenda adottare lo Stato per attenuare o eliminare, se possibile, il presente dannoso inconveniente e per assicurare che non possa ripetersi nel futuro; c) se meriti credito la voce diffusasi in vari ambienti di Roma, secondo la quale la società Terni venderebbe una parte della propria energia elettrica ad una Nazione estera confinante con il nostro Paese ».

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Gli onorevoli interroganti consentiranno che, nella risposta che darò alla loro interrogazione, io allarghi un pò anche la portata del testo della interrogazione stessa. Mentre mi si domandano soltanto le ragioni per cui a Roma in questo momento abbiamo carenza di energia elettrica, debbo subito dire che non è soltanto Roma, che in questo momento si trova in tale situazione critica, ma è tutta l'Italia; e se portiamo lo sguardo al di là dei confini del nostro Paese, vediamo che tutta l'Europa in questo momento soffre dello stesso disagio.

Francia e Svizzera, ad esempio, non si trovano in condizioni migliori della nostra, per cui si può dire che se Sparta piange Messene non ride. Quali le ragioni di questa situazione? Oltre che quelle di ordine tecnico sulle quali in modo particolare si sono soffermati gli onorevoli interroganti non si possono trascurare quelle dipendenti dalla siccità, perché costituiscono elemento fondamentale della crisi che attraversa la produzione e la erogazione della energia elettrica. La siccità imperversa in tutta Europa, ma in modo particolare ha colpito il nostro Paese: specialmente nelle regioni centro-meridionali vi è stata un'enorme, non prevista né prevedibile, deficienza di precipita-

zioni, in particolare nel periodo autunnale, nel quale, come i colleghi sanno, avviene l'accumulo dell'acqua nei serbatoi con le precipitazioni che normalmente abbondano in quella stagione.

È bene che la Camera sappia alcuni dati che sono veramente impressionanti.

Nella media di un secolo la precipitazione annuale a Roma è stata di millimetri 833; nel 1948 la precipitazione ha raggiunto solo millimetri 480, cioè poco più della metà della media. Valori inferiori a questi si sono avuti soltanto un secolo fa. La portata dell'Aniene, a Subiaco, è ora di circa tre metri cubi al secondo sui dieci della portata normale, raggiungendo il più basso valore che si sia mai raggiunto da 20 anni a questa parte. Sempre nella media di un secolo, la precipitazione complessiva del trimestre ottobre-dicembre è stata a Roma di millimetri 328. Nel decorso anno 1948 si ebbe invece soltanto di millimetri 134, cioè poco più di un terzo della media. Non fu quindi possibile in queste condizioni riempire i serbatoi e costituirvi una riserva tale, da poter far fronte alla diminuzione di acque fluenti che si può verificare per un abbassamento di temperatura, o per qualche altro inconveniente.

Attualmente, i serbatoi del Salto e del Turano hanno soltanto 9 milioni di chilowatt-ora, contro una capacità di 158, ed i serbatoi della Sila 18 milioni contro una capacità di 312. Anche queste minime quantità si vanno in questi giorni esaurendo.

Tale difficile situazione è stata aggravata da guasti che si sono verificati prima nella centrale termica della A. C. E. A. e poi nella centrale idrica di « Provvidenza ». La centrale idrica di « Provvidenza » è una centrale di nuova costruzione, capace di sviluppare in un momento di intensa produzione, come quella che deve verificarsi nei momenti di maggiore emergenza, 1 milione e 200 mila chilowatt-ora giornaliere. Dopo poco che era stato installato il primo gruppo di macchine di questo impianto un disgraziato avvenimento si è verificato: uno dei bulloni, che fissano i poli dell'alternatore si è spezzato e si è incuneato nello stretto spazio tra la parte fissa e la parte rotante dell'alternatore stesso rovinandone gran parte degli avvolgimenti. Guasto grave, evidentemente, onorevoli colleghi, perché si tratta di un alternatore di altissima potenza, uno dei più nuovi, dei più perfetti dal punto di vista dell'attrezzatura elettrica, e la cui riparazione richiede un numero di giornate che non saranno certamente inferiori a 30,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

ma che si prevede saranno assai di più, anche se si è ricorso immediatamente all'ausilio di operai specializzati chiamati lo stesso giorno sul posto e che in tre turni ininterrottamente lavorano per riparare, con la maggiore possibile sollecitudine, il guasto.

Quando questo avvenne io richiamai personalmente l'attenzione degli uffici preposti alla sorveglianza della produzione elettrica, per accertarmi: 1°) se effettivamente il guasto fosse di tale portata da giustificare le conseguenze che si sono dovute lamentare; 2°) se esso fosse dovuto ad atto di sabotaggio. Allo stato in cui gli accertamenti sono arrivati, sembra di dover escludere qualsiasi atto di sabotaggio, mentre la giustificazione dell'incidente avvenuto si troverebbe nel fatto che, trattandosi di un alternatore nuovo, lo si sarebbe dovuto mettere in esercizio gradualmente, per non più di due o tre ore al giorno: per le necessità in cui si è trovata la produzione elettrica, di dover sopperire ai bisogni che noi conosciamo, l'alternatore fu messo in funzione a tutto carico e continuativamente. È mancata la possibilità di quella particolare attenzione che è necessaria quando si tratta di macchine nuove appena entrate in esercizio.

Passiamo ora alla seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Fuschini. Quali provvedimenti abbiamo adottato di fronte a quello che si è verificato? Prima di tutto, abbiamo domandato soccorso alle altre centrali elettriche che, specialmente nell'Italia settentrionale potevano accogliere il nostro appello, e questo soccorso è stato dato nella misura in cui era possibile, perchè le condizioni generali che determinano questo stato di crisi che il Paese lamenta, non sono soltanto dell'Italia centro-meridionale, ma anche dell'Italia settentrionale. Abbiamo potuto avere una quantità di energia elettrica pari a 800 mila chilowatt-ore giornaliere, che, come gli onorevoli colleghi possono rilevare, è inferiore di almeno 400 mila chilowatt-ore a quella che ci dava l'impianto di Provvidenza; quindi sono 400 mila chilowatt-ore che mancano per sopperire alle necessità della città di Roma e del centro-sud.

Quali sono le probabilità di poter provvedere ad eliminare la carenza attuale di energia elettrica, carenza che si ha indipendentemente dal guasto di Provvidenza? Qui, onorevoli colleghi, dovete consentire che io un po' allarghi la sfera della interrogazione per potervi dire lo stato attuale della

producibilità di energia elettrica nel nostro Paese.

La Camera non deve dimenticare che, mentre nel 1941 la produzione di energia elettrica aveva raggiunto il massimo di 20 miliardi circa di chilowatt-ora, nel periodo bellico dal 1941 al 1945, (ed anche quando la guerra è finita, per la mancanza dei materiali necessari per riparare alle distruzioni prodotte dalla guerra) non un milione, non una unità di chilowatt-ora di nuovo impianto è entrato a far parte della produzione; ed anzi la fine della guerra ha trovato il potenziale di produzione elettrica ridotto da 20 miliardi di chilowatt-ora a 12 miliardi o poco più.

Dal 1945 al 1947 è stata riportata — grazie alla riparazione degli impianti ed a qualche impianto nuovo — la produzione dell'energia elettrica da 12 miliardi a 20 miliardi di chilowatt-ora, raggiungendo quindi il limite massimo del 1941. Dal 1947 al 1948 abbiamo aumentato la produzione con il completamento di nuovi impianti di oltre un miliardo, superando il massimo del 1941.

Fatto questo, crediamo noi di avere potuto soddisfare a quelle che sono le esigenze generali del Paese in ordine al settore della produzione di energia elettrica? Già nel dicembre del 1947, feci una pubblicazione al riguardo, in cui portavo a cognizione del Paese, che, per soddisfare le richieste di consumo di energia elettrica, occorrerebbe poter aumentarne il potenziale di circa 15 miliardi. Da un anno ad oggi, oltre un miliardo è stato coperto. Rimangono ancora circa 13 miliardi da produrre per soddisfare i bisogni del Paese sotto questo riguardo. Come il Governo intende provvedere a soddisfare questa esigenza? Il Governo si è posto il problema e cerca di fare tutto ciò che è nelle sue possibilità e disponibilità per poterlo gradualmente risolvere. Si sono impostati i programmi in termini tali da poter contare che entro otto anni circa da oggi i 13 miliardi possano essere prodotti, e di essi i primi 6 sono previsti per il quadriennio che va fino al 1953 e i restanti 7 miliardi nel periodo successivo.

Per far questo occorrono, onorevoli colleghi, circa 600 miliardi di lire: 300 miliardi le società elettriche concessionarie si sono impegnate di ricavarli...

CAPPUGI. ...dalle tasche dei contribuenti!

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. ...da mezzi propri o mediante obbligazioni che lanceranno sul mercato. E questo costi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

tuisse un impegno che esse hanno assunto con il Governo, dopo che, fra l'altro, fu loro consentito un aumento delle tariffe di 24 volte quelle che erano nell'anteguerra. E il miliardo di chilowatt-ora che è stato prodotto durante lo scorso anno fa parte di questo impegno.

Già nel 1949 si conta con sicurezza di poter disporre di un altro miliardo e forse di un altro miliardo e cento milioni di chilowatt-ora, grazie alle nuove centrali che si stanno attualmente costruendo, ed io ho avuto il piacere e l'onore di inaugurarne una in Alta Italia proprio nei giorni scorsi.

Perché è necessario questo aumento di produzione elettrica? Prima di tutto perché la popolazione è aumentata ed aumenta e, con essa si accrescono anche i consumi di energia elettrica. Inoltre è da tener presente che sono diventate maggiori le esigenze della popolazione sia, per l'impiego dell'energia elettrica nelle attività industriali, anche nelle medie e piccole, sia negli usi familiari.

Voi sapete che oggi non c'è bottega d'artigiano, per modesta che sia, la quale non abbia adottato l'energia elettrica per azionare gli attrezzi d'uso comune, quali quelli, ad esempio, per le piccole saldature; oggi non c'è casa, anche di modesta attrezzatura, la quale non ricorra alla forza elettrica per sostituire il carbone nel riscaldamento. Ora, se considerate che tutto questo si estende alla totalità della popolazione, vi renderete conto delle ragioni che rendono necessario un continuo progressivo aumento della produzione elettrica.

Il Governo spera quindi di poter far fronte a questo problema, mediante i provvedimenti già presi, nella presunzione che non si ripetano le anormali condizioni atmosferiche, che si sono verificate quest'anno.

C'è poi il terzo punto dell'interrogazione dell'onorevole Fuschini e cioè: se meriti credito la voce diffusasi in vari ambienti di Roma — io aggiungerei, d'Italia e dell'estero, perché proprio in questo momento mi giunge una segnalazione stampa del *Daily Telegraph* di Londra, niente di meno — secondo la quale la società « Terni » venderebbe una parte della propria energia elettrica ad una Nazione estera confinante con il nostro Paese.

È esatto, che tra la Svizzera e l'Italia esiste una convenzione (cioè tra le società elettriche italiane e quelle svizzere), in virtù della quale l'Italia si sarebbe impegnata a fornire alla Svizzera 30 milioni di chilowatt-ora all'anno; ma questo impegno è condizionato al supero delle disponibilità eventuali,

da parte degli impianti italiani, e specie della Terni. Non v'è dubbio che la Svizzera abbia insistito, perché questa parte della convenzione venisse applicata in suo favore; e nel momento in cui le richieste si facevano più pressanti, essendone stato io personalmente informato, intervenni e diedi precise disposizioni — che furono rigorosamente seguite — in virtù delle quali, in vista delle condizioni eccezionali in cui si trovava il nostro Paese, la Terni non dovesse dare nemmeno un centesimo di chilowatt-ora alla Svizzera in funzione di quella tale convenzione che poc'anzi ho ricordato. (*Approvazioni al centro*).

Quindi, posso smentire nel modo più assoluto la voce, secondo la quale la « Terni » avrebbe fornito alla Svizzera una sia pur minima quantità di energia elettrica. E tanto ciò è esatto — basterebbe, credo, la mia affermazione — ma tanto ciò è esatto (perché è bene che il Paese sia esattamente informato della reale situazione delle cose) che la Svizzera ha mandato persino una protesta ai nostri uffici, per questa mancata fornitura, protesta cui si è risposto adducendo le ragioni per le quali noi non potevamo assolutamente consentire alla richiesta. E poiché da parte svizzera si minacciava di sospendere le forniture che contrattualmente deve ad altre società dell'Alta Italia, siamo intervenuti per dimostrare come nessun rapporto ci fosse tra l'una e l'altra convenzione che potesse dar pretesto o motivo alla Svizzera di non applicare precedenti contratti, stipulati con altre imprese italiane.

Io credo di essere stato esauriente nella mia risposta. Il Governo sa che il Paese attraversa questo periodo di carenza di energia elettrica; il Paese deve conoscerne le ragioni, che sono quelle che ho detto. Credo che nulla si possa rimproverare al Governo in ordine a quanto ha fatto (non solo questo Governo, ma anche i Governi precedenti) per migliorare la situazione della produzione di energia elettrica. Certo è, che noi — tutto il Paese, tutti gli italiani — in questi ultimi mesi abbiamo un pò affrontato la situazione con una certa leggerezza, ciascuno credendo di poter illimitatamente fruire con continuità di quelle più vantaggiose condizioni di produzione che si sono verificate nei mesi estivi, come di regola: e naturalmente si sente questo contrasto tra le disponibilità di ieri e le deficienze di oggi, così da giustificare o per lo meno spiegare questo stato di malumore e di rammarico che si diffonde nel Paese e che ha avuto un'eco

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

anche nell'interrogazione dell'onorevole Fuschini e degli altri onorevoli colleghi. Ma io credo che questo non sia che un momento veramente passeggero, reso più acuto a Roma dagli inconvenienti tecnici poc'anzi ricordati; e che, una volta chiusa questa parentesi, noi potremo davvero, gradualmente, progredire nella soluzione di questo problema tra i più importanti e fondamentali della vita economica e della produzione nazionale, sì da poter rispondere nel modo migliore a quelle che sono le esigenze, da tutti conclamate, di questo settore così delicato per la produzione industriale e per l'incremento economico del Paese. (*Applausi*).

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

FUSCHINI. Onorevoli colleghi, sono lieto di avere, con la mia interrogazione, provocato le dichiarazioni che l'onorevole Ministro ha testè fatto. Riconosco che quanto ha qui dichiarato l'onorevole Ministro soddisfa, almeno io credo, le esigenze della opinione pubblica italiana che era troppo all'oscuro di quanto è avvenuto. Perché di fronte ad un periodo di eccessivo consumo — anche consumo non necessario che abbiamo visto in tante città, di energia elettrica — ci siamo trovati da un momento all'altro in una situazione deficitaria, della quale molti non si rendevano conto.

Prendo quindi atto con soddisfazione delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e, soprattutto, mi compiaccio che nell'indicare alla Camera l'incidente eccezionale di cui è stata vittima la centrale « Provvidenza », egli abbia esplicitamente dichiarato che non si possa in alcun modo sospettare che vi sia stato del sabotaggio.

Questo è onesto riconoscerlo e prenderne atto perché, allora, noi possiamo attribuire una parte dell'attuale grave disagio ad un incidente eccezionale, per quanto si possa osservare che l'aver adoperato un alternatore nuovo a pieno carico, mentre come ha osservato l'onorevole Ministro doveva essere posto in azione gradualmente, ha costituito una imprudenza che si doveva evitare da parte di chi era addetto all'esercizio della determinata centrale.

Mi auguro che il Ministero dei lavori pubblici continui con grande diligenza nella sorveglianza di questo settore così importante e così grave per l'economia del nostro Paese, e penso che il Ministero dei lavori pubblici debba cercare tutti quegli accorgimenti di carattere pratico che possano rendere meno disagiata la situazione attuale.

Mi si informa che vi sono attualmente nell'arsenale di Taranto dei motori che potrebbero essere utilizzati in maniera rapida per vedere di attenuare il disagio attuale: dei motori Diesel. Mi si informa, pure, onorevole Ministro, che vi sarebbero in alta Italia degli impianti privati non sufficientemente utilizzati; anche su questi impianti privati non utilizzati io richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

Infine prendo atto del programma futuro che è in corso di attuazione, e mi auguro che questo disagio dell'energia elettrica non oscuri anche le menti dei cittadini italiani. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole La Rocca, al Ministro della marina mercantile, « per conoscere i motivi del trattamento di favore fatto all'armamento cisterniero nazionale, in quanto, mentre i noli liberi sulle rotte internazionali sono scesi a circa il 30 per cento al di sotto delle rate fissate dalla *United States Maritime Commission*, gli armatori italiani di navi cisterne continuano a percepire dal C. I. P. noli superiori del 30 per cento alle rate fissate della *United States Maritime Commission* ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Credo che l'interrogazione dell'onorevole La Rocca sia superata dagli avvenimenti, perché l'accordo al quale essa allude è scaduto col 31 dicembre scorso e uno degli enti che l'ha concluso, il Comitato italiano petroli, non esiste più.

Comunque, per fare la storia retrospettiva, riferirò che, nel novembre del 1946, il Comitato italiano petroli, per assicurarsi il naviglio necessario all'importazione del carburante in Italia, concluse con la Federazione italiana armatori, un accordo, attraverso il quale questa si impegnava a fornire per ogni mese e fino al 31 dicembre 1948 un naviglio pari a 300 mila tonnellate di stazza. Fu allora stabilito un nolo corrispondente alla quota della rata stabilita dalla Commissione marittima degli Stati Uniti, maggiorata del 35 per cento.

In quell'epoca, e cioè nel novembre del 1946, questo accordo parve vantaggioso per il C. I. P. Infatti in quell'epoca il nolo normale delle navi sul mercato libero era superiore del 50 per cento alla rata base, e successivamente, con un'ascesa continua, giunse fino al 225 per cento della rata base, tanto che il Ministero della marina mercantile

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

dovette intervenire in varie occasioni con atti d'imperio per obbligare alcuni degli armatori che avevano fatto l'accordo, a rispettarlo.

In un secondo tempo però i noli sono discesi, fino a raggiungere la rata base.

È ovvio che questo accordo, che aveva, in un primo tempo, procurato degli svantaggi all'armamento, ha procurato dei vantaggi successivamente. Sono le conseguenze degli accordi fatti con una certa ampiezza nel tempo.

La conclusione però è questa, che al 31 dicembre, termine dell'accordo, l'accordo ha avuto fine, il C. I. P. è stato sciolto e non ha avuto più ragione di occuparsi di noleggi; per le navi destinate a importazione di carburante provvedono direttamente le singole Compagnie petrolifere.

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

LA ROCCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non sono soddisfatto. E credo di esprimere l'insoddisfazione di tutto il Paese che lavora, soffre, lotta e si dibatte in ogni sorta di angustie e assiste con sdegno all'azione di un Governo che, nei fatti, si dimostra la giunta esecutiva, il comitato di affari di taluni gruppi finanziari, e con la sua politica consente a questi gruppi, e nel caso concreto, ai gruppi armatoriali, di intascare ogni anno miliardi di profitti illeciti.

Di che si tratta? Di là dalle frasi della risposta governativa, che tentano di coprire la realtà, che anzi, travisandola e deformandola, cercano addirittura di adornarla di fiori, di là da questo, v'è il fatto che io denunciò alla Camera e che costituisce senza dubbio uno scandalo da bollare col marchio più duro, rappresenta una vergogna da cancellare con la maggiore sollecitudine!

Da oltre otto mesi i noli liberi delle rotte internazionali si sono notevolmente ridotti. Essi sono scesi al di sotto del 30 per cento delle quote fissate dalla *Maritime Commission*.

Che cosa è questa *Maritime Commission*? Non è certamente un organo di controllo operaio sulle tariffe dei noli! È l'espressione degli industriali a tutela degli interessi armatoriali!

Le quote stabilite dalla *United States Maritime Commission* non riducono gli armatori al fallimento nè li condannano alla miseria, ma danno modo a loro di realizzare considerevoli guadagni.

Ora, gli armatori delle navi cisterne italiane (che sono stati già avvantaggiati dal Governo nell'acquisto delle navi per un mi-

lione di dollari) impongono una tariffa che supera del 30 per cento la quota fissata dalla *United States Maritime Commission*: vale a dire che l'armamento cisterniero italiano percepisce un utile di oltre il 60 per cento sui noli liberi.

Che significa questo, tradotto nel linguaggio della realtà? Significa un profitto di miliardi all'anno, con conseguenze catastrofiche per l'industria nazionale: con una crisi nel settore della marina motovelica, della motopesca, ecc., dovuta in parte al rialzo del costo della nafta; con una incidenza manifesta sull'esportazione per l'alto costo della nafta, nel momento in cui si chiudono le fabbriche e si buttano sul lastrico i lavoratori, con la scusa che bisogna ridurre i costi di produzione! Il Governo, per nascondere i fatti, si perde nei vicoli delle parole. La nostra flotta cisterniera è costituita su per giù da 20 navi tipo « T2 », cedute dal Governo degli Stati Uniti all'Italia a prezzo politico, per le ragioni che qui non è il caso di allegare (*Commenti al centro*); e gli armatori che ebbero in assegnazione le navi cisterne, realizzarono in partenza un guadagno di un milione di dollari, sul prezzo di acquisto. Quando i noli liberi salirono al 225 per cento al di sopra delle rate della *United States Maritime Commission*, il Governo era in dovere e in diritto di imporre delle riduzioni agli armatori, in considerazione del vantaggio concesso nell'assegnazione delle navi, già largamente pagate con un paio d'anni di esercizio. Per lo Stato è scandaloso accettare che gli armatori — dopo gli enormi profitti già intascati — ora che i costi dei noli sono caduti al disotto delle quote stabilite dalla *Maritime Commission*, continuino a praticare tariffe usuraie con un danno inaudito per l'industria nazionale e senza alcun pensiero per i disoccupati. I profitti illeciti potrebbero perlomeno convertirsi in una specie di sollievo e di sussidio per i lavoratori del mare; esclusi a turno dal lavoro, per il maggiore sguazzo di alcuni briganti di armatori. (*Applausi all'estrema sinistra*).

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Chiedo di parlare per una breve replica.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero ricordare una circostanza della quale non ha tenuto conto l'onorevole interrogante. Il contratto ormai è scaduto; e quando fu concluso, fu concluso a vantaggio dell'erario e del Comitato italiano petroli.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

Tanto vero (l'ho detto, e credo non possa essere contestato) che lo Stato (Ministero marina mercantile) dovette intervenire con atto d'imperio per obbligare alcuni armatori a sottostare all'accordo che in quell'epoca era notevolmente svantaggioso per essi e lo fu per molto tempo. È logico che se, come l'onorevole interrogante pretende, nel periodo in cui sono scesi i noli lo Stato fosse intervenuto per ridurre i noli stessi, gli armatori avrebbero avuto diritto di richiedere l'intervento dello Stato per elevarli quando i noli erano assai più alti sul mercato libero. Per evitare ciò si era fatto una specie di contratto a termine, durante il quale era prevedibile che il vantaggio sarebbe stato dell'erario; e sostanzialmente è stato dell'erario. Sugli utili che ricavano gli armatori, dirò che questi utili provengono proprio dai noli liberi, e non da quelli fissati dallo Stato e fissati per giovare all'erario, non per procurare esosi vantaggi ai privati. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole La Rocca, ai Ministri degli affari esteri e della marina mercantile, « per conoscere le ragioni le quali hanno indotto il Ministero degli affari esteri ad elevare il costo del viaggio in terza classe dai porti italiani ai porti dell'Argentina da lire 100.000 a lire 140.000, colpendo ancora più la miseria dei nostri emigranti e favorendo la speculazione di taluni armatori ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

MORO, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. La legge dell'emigrazione stabilisce all'articolo 31 che la determinazione dei noli di terza classe per il trasporto degli emigranti transoceanici si faccia, di regola, ogni quattro mesi.

Per l'approvazione del nolo viene, prima, richiesto il parere degli organi competenti del Ministero della marina mercantile e quello motivato delle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane. Si tiene inoltre conto delle informazioni fornite dagli Ispettorati dell'emigrazione e di quelle fornite dalle rappresentanze italiane circa il corso medio dei noli praticati nei principali porti esteri, e le spese alle quali le navi vanno incontro nei porti di scalo ed in quello di destinazione.

Nel caso in esame tali consultazioni furono tempestivamente effettuate ed i risultati di esse furono comunicati alla Commissione consultiva tecnica dell'emigrazione, istituita con decreto ministeriale del 29 dicembre 1945 (della quale fanno parte anche

elementi tecnici dei vari Ministeri), e che ha, fra gli altri, il compito di dare pareri sulle questioni comunque inerenti al trasporto degli emigranti.

La Commissione predetta, nella sua seduta del 29 luglio dello scorso anno esaminò le ragioni addotte dalle compagnie di navigazione per giustificare la loro richiesta di aumento del nolo di 3ª classe fino allora in vigore sulla linea del Plata.

Accertò che, mentre, dopo il gennaio 1948, nessuna variante era stata apportata al nolo stesso, erano, invece, intervenuti aumenti tali nei costi di gestione, da rendere il nolo di 100 mila lire, a suo tempo fissato, con criteri restrittivi e mantenuto, in seguito, per considerazioni d'ordine politico, assolutamente inadeguato.

Il trasporto degli emigranti diventava, così, un servizio compiuto in perdita.

Un esame particolareggiato delle voci che incidono sul costo di gestione di una nave di tipo medio portò a stabilire che gli aumenti riguardavano principalmente:

a) le paghe e gli altri oneri per lo stato maggiore per un aumento del 110 per cento;

b) le paghe e gli altri oneri per la bassa forza per un aumento del 136 per cento;

c) il costo dei combustibili che, tenuto conto dei prezzi nei vari porti di rifornimento, gravava per un aumento del 45 per cento;

d) il costo delle manutenzioni e riparazioni per una maggiorazione del 25 per cento;

e) il vitto per passeggeri ed equipaggi per un aumento medio complessivo di circa il 20 per cento;

f) i servizi per passeggeri ed equipaggi (lavatura biancheria, rifacimento materassi utensili di cucina e riposteria ecc.) per un aumento del 40 per cento;

g) spese generali (oneri del personale amministrativo - manutenzione locali - fitti - cancelleria - stampati postali - registri e bolli ecc.) per circa il 60 per cento.

Tali aumenti venivano ad incidere in misura percentuale, nelle singole voci di spese di ciascun viaggio, nella misura complessiva media del 56 per cento.

Qualora pertanto il nolo di 100 mila lire si fosse voluto aumentare in proporzione dei cresciuti costi di gestione, avrebbe dovuto essere elevato a 165.000 lire, pur restando sempre un nolo politico, antieconomico, poiché non tiene conto di alcuna quota speciale - utili.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

Tuttavia la Commissione, preoccupata del fatto che il nolo di terza classe grava principalmente sopra le categorie dei passeggeri meno abbienti, e considerando che le compagnie abbiano possibilità di rivalersi sui noli liberi praticati per le classi superiori, normalmente frequentate da passeggeri che dispongono di più larghe possibilità economiche, esprimeva il parere che il nolo di terza classe si dovesse contenere nella misura di 140 mila lire.

Suggeriva inoltre, di dare ad esso applicazione graduale, escludendo cioè dall'aumento quei passeggeri che già erano in possesso del biglietto d'imbarco o che comunque avessero già definito il contratto di trasporto.

Nel contempo, dava parere negativo per un aumento del soprano di 10 mila lire stabilito per le sistemazioni in cabina in terza classe con non più di sei posti e con requisiti speciali di decoro e di comodità.

Il Ministero accettava tale proposta motivata, autorizzando i vettori a percepire il nolo di 140 mila lire.

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

LA ROCCA. Naturalmente non sono soddisfatto. Le ragioni dell'aumento adottate dal Governo non hanno consistenza. Vorrei ricordare una lettera polemica del Presidente della Confindustria diretta ai membri della Costituente, nella quale egli si presentava sotto la veste del poveruomo, ridotto dalle circostanze quasi al fallimento, costretto a consumare il grasso accumulato nel passato per mantenere in alto la bandiera della marina mercantile. Gli industriali non guadagnano mai: anzi perdono sempre qualcosa e vanno in miseria per il bene del prossimo. Si capisce che gli stracci del povero presidente della Confindustria, nel linguaggio della realtà significano miliardi accumulati nei forzieri ben custoditi.

Con un provvedimento recente, il Ministero degli esteri ha aumentato il prezzo del biglietto di terza classe dai porti italiani a quelli dell'Argentina di 40.000 lire, imponendo praticamente una taglia insostenibile agli emigranti, i quali molte volte si coprono di debiti per andare a raggiungere un posto di lavoro. E che non sia vero quanto dice il rappresentante del Governo, è dimostrato dal fatto, che vi è stata e dura, la corsa all'acquisto di navi per il trasporto di passeggeri e si è cercato e si cerca persino di trasformare navi da carico in navi per passeggeri e che gli emigranti, data la resa per un posto sulle navi, si accomodano a pagare 40-50

mila lire in più, per vie traverse, per non restare a terra.

Alla stregua dei fatti, il prezzo del biglietto dai nostri porti a quelli argentini, potrebbe e dovrebbe essere ridotto ad 80.000 lire e consentirebbe già alle compagnie un largo margine, considerato assicurato il completo dei passeggeri. Ed il Ministero degli esteri ha fatto male a non controllare il giudizio tecnico del Ministero della marina mercantile che si è dimostrato — come ho detto nella precedente interrogazione — il braccio a sostegno della speculazione di un gruppo di banditi nel campo armatoriale. (*Approvazioni all'estrema sinistra — Commenti al centro e a sinistra*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Svolgimento di una interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della interpellanza dell'onorevole Giulietti, al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro della marina mercantile, « sui gravissimi danni arrecati a tutta la gente di mare mediante il permesso accordato dal Ministro della marina mercantile all'armatore Achille Lauro per l'acquisto della motonave *Agostino Bertani*, già della « Garibaldi » e divenuta preda bellica dell'Inghilterra; permesso accordato malgrado l'interessamento continuo e tempestivo, orale e scritto della « Garibaldi » presso le competenti autorità e presso lo stesso Ministro della marina mercantile, per riavere questa nave ».

L'onorevole Giulietti ha facoltà di svolgerla.

GIULIETTI. La materia che sto per trattare costituisce un argomento non solo di carattere eccezionale, ma anche imprevedibile. Facendo con la mente la debita proporzione, un avvenimento simile nella sfera astrale potrebbe essere paragonabile a uno spostamento dell'asse terrestre.

È bene che voi sappiate che una volta l'asse della terra non era inclinato rispetto alla linea che idealmente congiunge il centro del sole col centro della terra, e perciò la durata dei giorni e delle notti era uguale. Non vi erano quindi le stagioni, essendo uniforme per tutto l'anno il corso apparente diurno di Febo. Arrivò il momento in cui l'asse terrestre s'inclinò di oltre ventitrè gradi sulla linea citata, e ciò ha dato luogo al fenomeno (in quell'epoca impreveduto) del corso variabile dei giorni e quindi all'avvento delle stagioni. Certo, la materia che devo trattare non ha

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

un'importanza di questo genere; ma penso che, se avrete la bontà di seguirmi, vi indurrà a considerarla come un fatto, che non avrebbe dovuto mai accadere. E vengo al caso. I fattori principali sono tre: il Ministro, assente, ma presente attraverso il suo Sottosegretario; l'armatore Achille Lauro, e il terzo, come elemento di sacrificio o già sacrificato, la Cooperativa marinara « Garibaldi ». Voi avrete udito parlare dell'armatore Achille Lauro; egli appartiene a una serie di persone, forse non così tetre come le ha prospettate il precedente oratore; persone che vivono per i loro affari, preoccupate di guadagnare il più che sia possibile, costituendo ciò la loro naturale funzione. Ma quello che voi non conoscete, o penso che non conosciate a fondo, è la vittima, cioè la « Garibaldi ». Non intendo ripetere quello che ho detto in precedenti discorsi su questa cooperativa. Ma la Camera è come un porto di mare, in cui le navi cambiano quasi ogni giorno come numero e qualità. Infatti, la Camera non è mai completa, e la sua popolazione cambia per ogni seduta... (*Si ride*). Dovrei fare perciò una continua ripetizione, per essere sicuro che tutti avete capito che cosa è la « Garibaldi »; ma non ve la faccio... (*Commenti*); dovrei farla per familiarizzarvi, senonaltro, col mare. Se la « Garibaldi » si svilupperà, come credo e spero, appagherò il desiderio di condurvi, tutti, a turno, per mare. (*Si ride — Approvazioni*). Vi troverete a bordo come a casa vostra e sarà una pura attestazione di gratitudine della gente del mare, la quale incomincia a volervi bene perché sa che qui, nei confronti del suo rappresentante, siete stati e continuate ad essere... come dovrei dire?

Una voce al centro. Pazienti!

GIULIETTI. Per qualcuno sarò stato molesto e lo sarò ancora con l'esercizio della verità, e questi farà bene a essere paziente; ma in gran parte siete stati e continuate a essere comprensivi: avete confortata con la vostra solidarietà, ultimamente, la richiesta della « Garibaldi », facendo approvare — nel disegno di legge sulle costruzioni navali — un emendamento che era stato respinto, niente di meno, e dal Governo e dalla Commissione: avete realizzato una specie di miracolo!

La « Garibaldi » è la espressione di tutta la gente del mare, che l'ha finanziata con una parte dei propri salari. L'utile d'esercizio, tolta la parte per l'incremento della flotta, va tutto a beneficio degli orfani, delle vedove, dei vecchi e rovinati marinai. E o non è questa un'opera pia? Nella sua sfera capitale e lavoro sono armonicamente riuniti.

L'utile va tutto a beneficio della comunità marinara, e, quando sarà possibile, di tutti i lavoratori, di tutto il genere umano. (*Commenti*). Quindi, è universale! Dispiace a voi cattolici? (*Commenti al centro*). Che vuol dire cattolico? Universale. Assecondate dunque l'opera di bene particolare e universale che intende compiere questa cooperativa della gente di mare.

Fra l'armatore Lauro, che agisce per naturale egoismo, per realizzare cioè personali guadagni, e la « Garibaldi », che ha le finalità indicate, certamente vi è una qualche differenza, che è bene che la Camera tenga nella dovuta considerazione, e credo che la terrà.

Vi ho anche detto in altro mio discorso che la « Garibaldi », senza bisogno d'interventi bancari, era riuscita ad avere oltre 35 navi. Una nave non è un'entità trascurabile; una nave costava prima della guerra dei milioni, adesso costa dei miliardi, e quindi la buona volontà di questi lavoratori del mare, di questi umili ramingatori, sempre in moto sulle vie dei mari e degli oceani, è stata ed è veramente considerevole. La guerra ha demolito quasi del tutto questa flotta garibaldina, il cui vessillo purpureo, sormontato dalla fiamma nazionale tricolore, simboleggia i martiri della fede e della resurrezione del lavoro. Enorme è lo sforzo che la « Garibaldi » sta compiendo per risollevarsi, per ricomparire sui mari e nei porti con quelle sue navi. E sta riprendendosi, ripristinando quelle recuperate e acquistandone altre con le indennità di quelle irrimediabilmente perdute. Tre navi della sua flotta erano veramente magnifiche. Ognuna di esse portava diecimila tonnellate e la prua solcava i mari con la velocità di quasi diciotto miglia all'ora. L'apparato motore era di prim'ordine: niente caldaie a combustione liquida o a carbone; niente cilindri della triplice o quadrupliche espansione: motori moderni. Tali navi hanno l'appellativo non più di piroscafi, ma di motonavi. Onorevoli colleghi, una entità di questo genere oggi costa più di due miliardi e mezzo, e non ha niente a che fare con certi piroscafi battenti bandiera panamense, adibiti al trasporto di passeggeri. Andate a visitare uno di questi « panamensi » sui quali imbarcano i nostri connazionali che emigrano, e, se pilotati da un tecnico imparziale e valente, constaterete come su queste navi si viaggia: la velocità è assai modesta. La legge sull'emigrazione non è del tutto applicata, non per dolosa inosservanza, ma per necessità di forza maggiore. Motonavi come

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

quelle della « Garibaldi » — con spesa non rilevante — possono essere trasformate in comode e veloci navi per trasportare passeggeri e sostituire almeno in parte quelle che non battono bandiera italiana. Le tre motonavi garibaldine portano i nomi gloriosi dei garibaldini *Luciano Manara*, *Nino Bixio* e *Agostino Bertani*. Sono quasi nuove. Tutte e tre sono state requisite dal Governo durante la guerra e gravemente colpite. Le prime due sono state affondate nell'Alto Adriatico, la terza è stata colpita e catturata dall'Inghilterra nel porto di Tripoli. Dove sono queste navi adesso? Una, il *Manara*, entro questo mese inizierà i suoi viaggi per trasporto passeggeri. La seconda, la *Bixio*, è a Venezia, dove, dopo di essere stata sollevata dal fondo e ricuperata, attende da oltre tre anni, di essere ripristinata e trasformata. Dico tre anni, che rappresentano a danno della « Garibaldi » una perdita di miliardi a causa della mancata applicazione della nota e più volte citata legge di guerra, che il Ministero della marina mercantile si era impegnato di applicare e che non è stata applicata per un arbitrio del Ministero del tesoro; perdita enorme che ha colpito un'infinita schiera di orfani e di vedove di marinai, di vecchi ed invalidi marittimi.

Contro quest'errore è intervenuto con senso di giustizia il Presidente del Consiglio, onorevole De Gasperi. Tale errore doveva infatti essere riparato con relative disposizioni nel disegno di legge sulle costruzioni navali. Invece, in quel disegno la situazione della « Garibaldi » è stata aggravata dal disorientamento tecnico del Ministro della marina mercantile. Si voleva infatti fare credere che con quel disegno di legge si applicava alla « Garibaldi » un trattamento di favore; invece, era un raffinato laccio di seta mессole al collo; ed il merito è tutto vostro, onorevoli colleghi, se, con un emendamento, avete rivoluzionato quell'articolo 26, che nel testo primitivo era una vergogna contro la giustizia che la gente del mare attendeva.

Quando la *Bixio* potrà iniziare le proprie riparazioni? Quando termineranno gli enormi danni che si è voluto causare alla « Garibaldi »? Quando potrà questa bella nave riprendere la navigazione? Dopo il ricupero è stata devastata. Se questa nave potesse parlare, esclamerebbe: *diviserunt vestimenta mea*. Il Ministro, alle mie ripetute invocazioni di fare iniziare i lavori, risponde col solito ritornello che « non è ancora possibile ». Il disegno di legge è davanti al Senato, ed altro tempo passerà prima d'incomin-

ciare i lavori per mettere in efficienza la *Bixio*. La terza motonave, cioè l'*Agostino Bertani*, da pochi giorni è giunta nel porto di Genova, rimorchiata da Tripoli, dove, come ho già detto, trovavasi come preda bellica dell'Inghilterra. La « Garibaldi » si è difesa; reclamò con insistenza la liberazione e la restituzione della nave; accese lite a Londra dinanzi a quel Tribunale delle prede.

Il proverbio: « articolo quinto, chi ha la cosa nelle mani ha vinto », ha trovato facile conferma in questo caso derivante da una guerra perduta. L'interessamento dei Ministeri degli esteri e della marina mercantile è stato continuo.

L'onorevole Sforza comprese la caratteristica umana e sociale della Cooperativa e con sincera nobiltà appoggiò le nostre ragioni.

Il 31 ottobre del 1947, in seguito a nostra del 20 dello stesso mese, l'onorevole Cappa, allora Ministro della marina mercantile, ha scritto agli « Esteri », affinché, per il tramite della nostra Ambasciata di Londra, fossero svolte particolari trattative con il Governo inglese per assicurare la restituzione della *Bertani*.

L'onorevole Sforza fece tutto quello che poté fare per accontentare i marittimi: gente umile e povera ma di elevata potenza spirituale. Egli agì come se fosse un marinaio, ma incontrò resistenze insormontabili. (*Commenti*).

Niente di straordinario che in una discussione tecnica colui che non è pratico si trovi a disagio; però, se ha buona volontà, ha la possibilità di dimostrarla. Dire che l'onorevole Sforza, che l'onorevole Cappa hanno difeso le giuste ragioni della « Garibaldi » presso una potente nazione straniera, non mi sembra di dire cosa sgradita. Nessuno può meravigliarsi o considerarsi urtato da queste mie espressioni. In fondo, chi ci ha difesi ha dato prova di buona volontà. Qualche altro non l'ha data, onorevole Sottosegretario per la marina mercantile! Lo so; bisogna essere un po' filosofi; anche lei, onorevole Salerno, ha le sue croci sulle spalle; croci non sante, ma derivanti da errori, o da negativa volontà. Si renda giustizia ai marittimi! Croci del genere spariranno.

Qui non c'entra la politica, qui non c'entrano tendenze di partito. Lei sa, onorevole Sottosegretario, che nell'Archivio di piazza della Minerva, sede del suo dicastero, nel fascicolo intestato alla *Bertani* vi sono lettere ed importanti documenti attestanti la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

opera assidua della « Garibaldi » per riavere questa sua nave.

MAZZA. E allora ?

GIULIETTI. E allora ascolti, mio buon collega, cosa è avvenuto...

Una voce all'estrema sinistra. Comincia la marea !

GIULIETTI... che disincagli la « Bertani », o induca chi adesso la tiene, a restituirla alla « Garibaldi ». Diversamente non potrà essere.

MAZZA. E non sarà !

GIULIETTI. Bene ! Il Tribunale londinese ha respinta la nostra richiesta. Nostri fiduciari ci dissero chiaramente che l'appello non poteva cambiare la situazione, tant'è vero che l'Inghilterra aveva ceduto la *Bertani* con tutti gli altri relitti di guerra nei porti del Nord Africa a un certo Rippon, che come contropartita s'impegnò a liberare tali porti da quei relitti, compresa la *Bertani*. Il Rippon era quindi tenuto a sgomberare il porto di Tripoli anche della *Bertani*, e quindi a venderla, — quando non avesse più potuto ritardare lo sgombrò del porto — a prezzo equo. Chi farà lo sgombrò del porto ? Forse una ditta italiana. In questo caso i due enti avranno lavorato di conserva. Comunque, il Rippon, per tenere alto il prezzo della *Bertani*, ha prospettato fin da principio lo spauracchio di un acquirente greco. Egli però ha continuato a cercare l'acquirente in Italia. Diversi armatori trattarono, ma non conclusero per rispetto alla « Garibaldi », che fece comprendere che non era il caso di farle una così sleale concorrenza.

Ma proprio mentre alla « Garibaldi » sorrideva la speranza di riavere a discreto prezzo la sua nave, per la quale da sola si era battuta a Londra contro il colosso inglese; mentre vicina era la possibilità di farla rientrare nella sua flotta duramente provata dalla guerra; mentre accarezzava l'idea di trasformare questa nave per adibirla al trasporto dei passeggeri e, abbinandola con la *Manara*, inizia e una linea regolare sotto la sua fiammeggiante e patriottica bandiera, si è verificato l'imprevisto: un armatore, Achille Lauro, forse perché incoraggiato, forse perché sostenuto da altre forze, ha voluto uscire dai ranghi armatoriali e sfidare in campo aperto la « Garibaldi », mettendosi contro di essa. Per condurre a termine il suo disegno, questo armatore Lauro ha dovuto rivolgersi, onorevole Sottosegretario Salerno, al Ministero della marina mercantile, perché, senza l'intervento del Ministro di questo dicastero, il Lauro non poteva acquistare la nave dal signor Rippon. Il Ministro aveva il dovere

morale di avvertire la « Garibaldi » non appena il Lauro si presentò da lui quale concorrente per una nave ad essa requisita dal Governo italiano per causa di guerra. Ripeto che nessun armatore italiano, onorevoli colleghi, può comperare una nave all'estero senza il benessere, senza l'autorizzazione, senza un certo particolare « nulla osta » del Ministro della marina mercantile, assente, ma qui rappresentato, ripeto ancora, dal suo Sottosegretario. Perché occorre questo documento o permesso ? Perché entra nell'operazione un certo quantitativo di dollari, manovrati dal competente ufficio del relativo Ministero, che a sua volta permette l'operazione, secondo il giudizio tecnico sulla nave, espresso dal Ministero della marina mercantile. Dunque, la chiave dell'operazione era ed è nelle mani del Ministro della marina mercantile: senza la di lui autorizzazione il signor Lauro non poteva acquistare la *Bertani*. Il Ministro sapeva che la « Garibaldi » desiderava la sua nave e che aveva il contante pronto. Bastava che il Ministro assistesse con equità la cooperativa di tutti i marittimi italiani. Cosa doveva fare ? Doveva rifiutare l'autorizzazione richiesta da Lauro e dare alla « Garibaldi » questa assicurazione. Invece, al Ministero della marina mercantile, onorevole Sottosegretario, si è proceduto in ben altro modo !

Credo necessario sottolineare l'importanza di qualche documento: *verba volant*, il resto lo sapete: ho qualche cosa di scritto ed è proprio sull'insieme di questi documenti che richiamo la vostra attenzione, che spero fraterna e comprensiva.

Una nave, requisita dal Governo italiano in tempo di guerra, veniva assicurata dallo stesso Governo mediante il competente Ministero. Se durante la guerra questa nave veniva catturata o andava perduta, il proprietario ricorreva al cosiddetto « atto di abbandono », assai dissimile dall'atto di abbandonare un'automobile o una bicicletta in mezzo alla strada. In marina « atto di abbandono » significa rinuncia alla proprietà della nave per ricevere — generalmente — il premio o l'indennità di assicurazione o di perdita. Per le navi requisite o noleggiate dalla pubblica Amministrazione l'indennità di perdita è pagata dallo Stato, che diventa proprietario di ciò che resta della nave o della nave intera, se, dopo di averla considerata perduta o catturata, viene rintracciata o ripresa.

Cosa ha dato lo Stato ai proprietari di navi noleggiate o requisite dal Governo e perdute per causa bellica ? Ha liquidato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

somme assai inferiori al valore reale di queste navi; ed è naturale, perché abbiamo perso la guerra! Può il Governo indennizzare tutti gl'italiani per i danni di guerra ed in maniera integrale? Non è possibile! Quindi anche i proprietari di navi, perdute per causa bellica, hanno ricevuto soltanto una parte del valore di queste navi.

Cosa ha ricevuto la « Garibaldi » per la *Bertani*? Credo che abbia ricevuto soltanto il due per cento. Cosa costa oggi la *Bertani* ripristinata come era prima? Due miliardi e mezzo! La « Garibaldi » ha dunque subito una perdita non lieve; ed è giusto che, per il rientro in Patria di questa nave, la richiesta della cooperativa abbia la precedenza assoluta su qualsiasi altro postulante.

E adesso viene...

Una voce all'estrema sinistra... il bello! (*Si ride*).

GIULIETTI. ...no; viene il brutto!

Circa questa precedenza esiste il riflesso di due decreti. Chiamo su di essi l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario, convinto che certi uffici del suo Ministero non glieli abbiano ricordati. Ho già detto che una nave, requisita dal Governo, diventa proprietà dello Stato, se il proprietario, in caso di perdita o di grave avaria, ricorre all'atto di abbandono. Se la nave perduta o catturata viene ritrovata o ripresa, il competente Ministero — prima di metterla all'asta — ha facoltà di darla al precedente possessore, che in questo caso restituisce allo Stato quanto ha ricevuto per l'atto di abbandono. Così dispone il decreto n. 618 del 10 agosto 1945, modificato dal decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 668.

Nel caso invece di nave requisita, colpita da grave avaria e divenuta, in seguito a un determinato procedimento, proprietà dello Stato, prima d'essere messa all'asta, deve essere data al precedente possessore, se da questi è richiesta al competente Ministero.

Così è stabilito dal decreto n. 127 del 2 febbraio 1943.

Al caso della *Bertani* questi decreti non sono applicabili alla lettera, perché il nostro Governo non è riuscito a riscattare la nave; ma il loro spirito, cioè il loro significato, investe anche questo caso, tenendo presente che nessun armatore italiano poteva acquistare la *Bertani* senza l'autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

Per un elementare riguardo verso la Cooperativa della gente di mare, derivante dalle norme dei citati decreti, il Ministro

aveva il dovere di avvertirla, di chiederle cosa intendeva fare di fronte alla richiesta di Lauro. Invece è stato zitto e i suoi uffici hanno fatto altrettanto. Tutto ciò è strano e demolisce a priori qualsiasi tentativo di giustificazione, basato su meticolosità formalistiche inesistenti. L'unica cosa di carattere fondamentale, che occorre, era il denaro, e questo c'era. Perché dunque il Ministro si è comportato in questo modo così strano?

Non intendo tirare sassi. Soltanto il Padreterno è onnisciente. Altra volta, per incoraggiare il Ministro a far bene, l'ho chiamato Comandante; ma ora non è più il caso di scherzare. Sono convinto che se va per mare, butta fuori anche le budella. Il mal di mare è brutto.

Il tramviere, mentre la vettura traballa, si mantiene in piedi ed è anche capace di scrivere. Così il ferroviere ed altri. Ognuno si mantiene in equilibrio secondo la propria professione. La nave rolla e beccheggia se da colpi di mare è dibattuta. Il marinaio, avendo il « piede marino », si regge sulla tolda con qualunque temporale; ma chi non ha quel « piede » e vuol restare in coperta o — peggio ancora — sul ponte di comando, benché tenti d'agguantarsi con ogni mezzo, viene scaraventato da una murata all'altra; e questo è capitato, secondo me, al Ministro della marina mercantile! (*Si ride*).

Torniamo alla *Bertani*. Se l'errore è stato commesso per inesperienza, v'è sempre la possibilità di correggerlo, di riequilibrarlo; ma se è stato voluto di proposito, lascio alla Camera le relative conclusioni. Credo che voi tutti, onorevoli colleghi, trovereste legittima in questo caso l'applicazione diretta della difesa marinara!

Ma vi pare che sia il caso di portarci a questo punto, con la Nazione così in travaglio? Dov'è il senso di responsabilità? Non chiedo l'impossibile, ma giustizia. Tira tira, la corda si spezza! Ogni provocazione sospinge alla difesa! Qui si tratta di dare alla « Garibaldi » la nave che le è stata portata via in maniera estremamente ingiusta, preferendo la richiesta del singolo armatore a quella — più che mai legittima e sacrosanta — dei disperati del mare, cioè della loro cooperativa, che per questa sua nave ha ricevuto in compenso della perdita nemmeno il tre per cento del valore. (*Commenti*).

Cosa ne dite, colleghi, di questa preferenza, di quest'operazione, compiuta da questo armatore con la sordina del Ministero?

Una voce al centro. Ma chi è?

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

GIULIETTI. È l'armatore Achille Lauro. Credo che egli abiti lungo la riva del sonante mare del golfo partenopeo. Viva in pace; ma lasci in pace anche gli equipaggi della marina mercantile! Malgrado il silenzio, malgrado lo strano contegno del Ministro circa la richiesta dell'armatore Lauro, la « Garibaldi » scopri il fatto, ed in data 11 novembre 1948 ha scritto una lettera al Ministero della marina mercantile (Gabinetto del Ministro) nella quale si legge: « La « Garibaldi » si è vivamente e continuamente interessata della sua motonave *Agostino Bertani*. In questi giorni siamo venuti a conoscenza che l'armatore Achille Lauro avrebbe intenzione di acquistarla. Riconfermiamo il proposito di avere questa nave, perché, ripetiamo, essa è della « Garibaldi », la quale è sempre pronta di pagare quello che è giusto e doveroso. Esortiamo questo Ministero di volere interporre i suoi buoni uffici per far sì che la *Bertani* ritorni alla « Garibaldi » ».

La mattina del 13 novembre 1948 il Ministro Saragat mi telefona a casa e mi domanda se la « Garibaldi » ha veramente intenzione di acquistare la nave e se ha i mezzi. Gli confermo l'una e l'altra cosa. A mia domanda egli risponde che all'armatore Lauro non ha dato il permesso richiesto.

Perché il Ministro, malgrado la precisa lettera con la quale la « Garibaldi » aveva chiesta la nave, dichiarandosi pronta a pagare quanto è giusto e doveroso, mi ha chiesto per telefono se facevamo sul serio e se avevamo i mezzi? E perché dopo la nostra conferma, non ci ha messo alla prova? A sua richiesta, avremmo eseguito la prova in poche ore. Perché non ce l'ha fatta fare? Abbiamo avuto l'impressione che, dopo la nostra risposta, l'armatore Lauro abbia accelerata la corsa per acciuffare l'autorizzazione ministeriale di cui aveva bisogno. Si doveva invece mettere alla prova la « Garibaldi » e nello stesso tempo, trattandosi di un esperimento o dimostrazione di pochi giorni, rifiutare l'autorizzazione a Lauro, salvo a dargliela se la « Garibaldi » non avesse avuto pronto il contante necessario. Ciò non s'è voluto fare e ciò resta oscuro e grave.

Le domande telefoniche del Ministro hanno rivelato in lui uno stato d'animo assai incerto e assai male influenzato verso la « Garibaldi ». Per tentare di liberarlo da una predisposizione così negativa, il 16 (sedici) novembre gli scrivo direttamente una lettera, con la quale la « Garibaldi » riafferma e ripete la decisione e la richiesta di acquistare la *Bertani*, e riconferma e ripete

l'assicurazione di avere i mezzi pronti alla mano, in contanti e per tutto il necessario e subito.

A che punto siamo di questa storia?

Onorevoli colleghi, non parlo in odio a nessuno; spero e mi auguro che alla fine di questo intervento voi tutti possiate essere concordi per mettere questa vertenza sul binario di una giusta soluzione. Siamo arrivati al punto in cui il Ministro non aveva ancora data alcuna autorizzazione ed aveva contemporaneamente sul tavolo le due richieste: quella della « Garibaldi » e quella di Lauro. La nostra ha sull'altra un diritto di precedenza naturale, gigantesco. Per farlo rispettare, bastava un cenno, una parola del Ministro. Qualsiasi altra diversa interpretazione è capziosa, sofistica. A un cenno infatti del Ministro la « Garibaldi » era pronta a compiere l'operazione di acquisto. Il Ministro, dopo di avere constatata la prontezza della Cooperativa, si è chiuso nel silenzio e dopo pochi giorni ha concesso l'autorizzazione all'armatore Lauro, preferendolo alla « Garibaldi ». Per tal modo emerge la continuità del sistema con cui da questo Ministro, o dai suoi esperti, è stata trattata la cooperativa marinara, prima con la motonave *Bixio*, e poi con la motonave *Bertani*. I danni sono incalcolabili! Quali potranno essere i veri motivi che, sia per l'una, che per l'altra di queste navi, hanno indotto il Ministro a tenere una simile condotta? Voi sapete che l'ago della bussola è un ago magnetico influenzabile per attrazione.

Supposto per un momento che il Ministro possa essere paragonato all'ago della bussola, circa la *Bertani* egli ha avuto da un lato l'attrazione armatoriale e dall'altro lato l'attrazione dei lavoratori del mare.

Io ero convinto, essendo lui un socialista, che si sarebbe inclinato dalla parte dei lavoratori; invece, ecco il fatto incredibile, — paragonabile all'inattesa inclinazione dell'asse terrestre — si è inclinato dall'altra parte, la qual cosa è fuori dell'immaginabile. Per chiarire le diverse posizioni, il 6 dicembre 1948 ho scritto a Lauro chiedendo spiegazioni. Il suo ufficio mi ha risposto il 20 dicembre 1948 « che l'armatore Lauro ha proceduto all'acquisto della *Bertani* perché il Ministero della marina mercantile gli ha detto che la « Garibaldi » non aveva i mezzi per acquistare detta nave ». Di fronte ad una risposta così grave, ho scritto il 20 dicembre, sia a Lauro, che al Ministro Saragat. Il Ministro ha continuato a tacere e Lauro ha risposto in modo diverso. Allora il capitano Giachetti è andato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

a conferire con l'onorevole Saragat, che gli ha così risposto: «è vero che ho dato il permesso a Lauro, ma mi sono lasciato aperta la porta». Chiede Giachetti: «In che senso?» «In questo senso: che se la «Garibaldi» vuole la sua nave, Lauro deve dargliela. Naturalmente, negoziando il prezzo».

MAZZA. Allora è risolto il problema!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Giulietti, me lo ha già fatto questo discorso!

GIULIETTI. Lei non mi ha né smentito, né rettificato. Lo ripeto dinanzi alla Camera documentandolo. Al mio collega Giachetti ho osservato che ciò che gli aveva dichiarato il Ministro era molto importante e che pertanto occorreva una qualche conferma. In quei giorni capitò a casa mia l'onorevole Binotti dello stesso settore politico del Ministro. Gli andò a parlare ed ebbe una risposta poco dissimile di quella data al capitano Giachetti. «È Lauro — dice il Ministro — che ha preso impegno davanti a me di restituire la nave alla «Garibaldi» nel caso che questa gliela chieda».

In base a queste notizie, fornitemi dal capitano Giachetti, dall'onorevole Binotti e da altri, ho inviato il 16 (sedici) gennaio 1949 all'armatore Lauro una raccomandata, nella quale fra l'altro è scritto: «Comunque, resta ferma la nostra intenzione, per ragioni intuitive, di rientrare in possesso della nostra motonave *Bertani*. Per evitare difficoltà ed eventuali complicazioni, crediamo opportuno di sottolineare che, malgrado la nostra tempestiva richiesta al Ministro della marina mercantile di acquistare la *Bertani*, voi avete potuto precederci in tale acquisto, dando assicurazione al Ministro stesso di essere voi disposto a trattare in merito a detta nave con la «Garibaldi»; la qual cosa facciamo con la presente, ripetendoci».

MICHELINI. Lauro, ve l'ha data?

GIULIETTI. Lauro ha accusato ricezione della lettera, ma non ha risposto. Allora ho messo al corrente di tutto il vice capo Gabinetto del Ministro, comandante Mosti, prospettando la necessità da parte del Ministro di mandare a chiamare l'armatore Lauro per indurlo a mantenere l'impegno. Ho lungamente conferito con il Sottosegretario, essendo il Ministro fuori Roma. Niente di positivo.

Il 31 gennaio ho scritto al Ministro una lettera di carattere riassuntivo: ascoltate il brano più saliente: «Poiché il Lauro tira diritto per conto suo e non tiene in nessun conto quello che tu hai detto al comandante Giachetti prima ed all'onorevole Binotti

dopo, ti prego, ti chiedo di volere intervenire, per chiarire la faccenda. Non potendo e non dovendo mettere in dubbio quel che il comandante Giachetti e l'onorevole Binotti mi hanno detto; non potendo la «Garibaldi» tollerare che le sia soffiata la nave, stando la ragione morale e sociale tutta dalla sua parte, ti prego e ti chiedo di mandare a chiamare il Lauro per fargli rispettare l'impegno (da te voluto o provocato), di restituire la *Bertani* alla «Garibaldi», dato che questa la richiede e ne ha diritto, perché l'ha sempre richiesta e la guerra non ha potuto ed il dopo guerra non può cancellare il suo diritto naturale di proprietà su questa nave nei confronti di qualsiasi altro armatore italiano; tanto più che la «Garibaldi» si è resa anche verso di te parte tempestivamente diligente, sempre e specialmente circa il Lauro, che lo ha riconosciuto anche per iscritto in una sua risposta alla stessa «Garibaldi»...».

Questi documenti, questi fatti, onorevoli colleghi, rispecchiano la verità. Non so se la risposta del Sottosegretario sarà soddisfacente. Mi appello alla Camera per ottenere giustizia. La nostra posizione è netta. Se la risposta non sarà soddisfacente, troverete legittima l'azione di difesa.

Vi sembra che la «Garibaldi» meriti questo trattamento? Forse qualcuno, con il male che le è stato fatto con la *Bixio* ed il male che le si fa con la *Bertani*, spera di arrestarne la ripresa e sogna di sprofondarla. Sprofonderà lui e con lui chiunque abbia accarezzato e continui ad accarezzare tale diabolico disegno! La «Garibaldi» è insommergibile: più sarà contrastata, più ingrandirà! Essa è un istituto su cui vigilano le anime dei marinai vivi e morti e delle loro famiglie; anime che desiderano il bene per tutti e soprattutto per l'Italia. Sull'ara della «Garibaldi» gli uomini di pura fede possono bruciare concordi gli incensi per i loro ideali, perché gli oppressi ed i perseguitati scorgono su quell'ara i fiori della redenzione proletaria. Perciò, circa la vertenza della motonave *Bertani*, vi è da una parte, onorevoli colleghi, questo istituto garibaldino che realizza armonicamente il socialismo, e dall'altra parte un audace armatore avido di lucro personale. Preferire questo singolo armatore alla collettività marinara, che soffre per la disoccupazione e per la miseria, significa ribaltare i valori dello spirito, della giustizia, della umanità; significa oscurare la suprema legge di Dio.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

Questa causa non ha bisogno di ulteriori parole: la raccomando alle vostre intelligenze e ai vostri cuori. Aiutate, o colleghi, con la vostra solidarietà, la gente del mare così gravemente offesa; fate delle vostre menti un gigantesco faro di luce, che indichi al Ministro della marina mercantile la via della giustizia e del dovere. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevoli colleghi, spero di essere breve, perché non io porto una croce nel rispondere a questa interpellanza, ma ho avuto l'impressione che la croce la portasse l'onorevole interpellante, se ha dovuto cominciare dal diluvio universale e dall'asse della terra, per poi passare alla gradita promessa di un prossimo viaggio sulle navi della « Garibaldi », e poi venir, su su, raccontando con eleganza e con piacevolezza gli eventi di questa questione, dando spesso coloriture che, non corrispondono affatto alle cose, e riferendo conversazioni telefoniche o private per le quali anche la sfumatura può avere un significato e un valore. Io spoglierò la questione di tutto questo contorno, toglierò la poesia che anima sempre l'onorevole Giulietti, anche quando si tratta di questioni patrimoniali e giuridiche, e tutto ciò che può essere sentimentalismo o idealità, per portarla nei suoi termini giusti: cioè, di un atto compiuto dal Ministero della marina mercantile, di un atto giuridico e di un atto amministrativo, e vagliare se questo atto è stato compiuto nei termini della legalità, se era un dovere da parte del Ministero della marina mercantile provvedere come ha provveduto, o se non sarebbe stato invece un abuso e una illegalità attenersi alle richieste dell'onorevole Giulietti...

GIULIETTI. È un abuso morale!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La prego, mi lasci parlare. Aggiungerò un'altra dimostrazione, che l'aver seguito quella linea, non solo ha mantenuto il Ministero della marina mercantile sul terreno che era doveroso, seguire, cioè sul terreno della legalità, ma ha giovato alla marina italiana e agli operai italiani, perché se il Ministero non avesse agito come ha agito si sarebbe perduta la nave, la nave sarebbe passata ad altra bandiera....

GIULIETTI. Non è vero!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io non ho mai detto:

« non è vero » a quello che lei ha detto, eppure erano cose profondamente inesatte! Si compiacca di farmi esporre il mio concetto e i fatti che d'altra parte ella conosce come me.

La nave *Bertani* era una bella nave, non vi è dubbio, stazzava 7.000 tonnellate ed era stata requisita dal Governo italiano nel 1942. Affondata a Tripoli per bombardamento ed incendio il 19 gennaio 1943, la nave diventò un relitto. Disgraziatamente era la guerra, onorevole Giulietti, erano le conseguenze della guerra: colpa di chi l'aveva voluta e di chi l'aveva sostenuta. Non torniamo su questo doloroso passato; la « Garibaldi » fece atto di abbandono della nave, e la Camera sa che cosa significhi l'atto di abbandono, in favore del Ministero della difesa. Fu liquidata l'indennità di perdita alla « Garibaldi » nella misura (con questo non voglio glorificare questa cifra, ma intendo solo fissare un punto preciso della questione) di 69 milioni e 750 mila lire, una parte del qual prezzo fu incassata anche dalla « Garibaldi ».

Con l'atto di abbandono e con la percezione dell'indennità, sostanzialmente ogni titolo sulla nave era stato ceduto all'ente requisitore, tanto vero che il Ministero della marina-difesa, interpellato proprio per quelle trattative diplomatiche sulle quali brevemente mi soffermerò a proposito di questa nave, dichiarava espressamente: « Si informa il Ministero degli affari esteri che la cooperativa « Garibaldi » non ha attualmente alcun titolo sull'unità di cui trattasi, dato che essa, a suo tempo, ne fece regolare atto di abbandono a questo Ministero ».

La nave abbandonata, divenuta relitto, fu catturata dagli inglesi. Si istituì, come per legge, un procedimento giudiziario (naturalmente dinanzi alle autorità inglesi) per decidere sulla sorte della nave. Vi era la cattura, ma la cattura è un fatto materiale ed ha bisogno di una legalizzazione, di una convalida per portare alla disponibilità della cosa.

Onorevole Giulietti, la poesia è un magnifico fattore, ma, secondo me, se un rilievo si può fare è questo: che se lei con la poesia riscuote facilmente gli applausi, difficilmente compera una nave o fa gli interessi della « Garibaldi », perché la poesia è un fattore sentimentale ed invece bisogna mettersi sul terreno pratico.

La verità è che la nave fu, in seguito a regolare giudizio, che si svolse dinanzi a quel tale tribunale delle prede... (*Interruzione del deputato Giulietti*).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

Un momento, onorevole Giuliotti. Abbiamo sentito tante cose da lei ed abbia ora la bontà di ascoltarmi! Dunque, dicevo, che la nave da quel tale tribunale delle prede fu dichiarata preda di guerra. Ma non basta. L'onorevole Giuliotti, che è sempre un appassionato e zelante difensore degli interessi della « Garibaldi », in quella occasione scelse una via che era forse quella da lui ritenuta più comoda, ma non fece quello che si poteva con successo fare.

GIULIOTTI. Che cosa?

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Un momento, mi faccia dire. Furono interpellati tutti gli armatori, compresa la « Garibaldi », sulla via giudiziaria che si poteva sperimentare in secondo grado. E l'onorevole Giuliotti sa — egli sa tutto, e molte volte dimentica le cose occasionalmente, ma è un uomo di buona memoria — che in quella occasione, il Ministero degli affari esteri, e precisamente il nostro ambasciatore a Londra, informò tutti gli armatori della possibilità di sperimentare il giudizio di gravame, tanto più che questo giudizio si presentava di probabile successo in quanto che era stato concesso dal presidente medesimo del tribunale. La Camera sa che, diversamente da quello che accade per la nostra procedura, il gravame, secondo la procedura anglo-sassone, non è un diritto, ma per essere esercitato deve essere concesso dallo stesso giudice di prima istanza quando ritiene nella sua coscienza che il suo giudizio possa essere per lo meno riveduto. Non solo, quindi, vi era stata già questa concessione che apriva l'adito a delle possibilità, ma lo stesso ambasciatore comunicava — e questo non lo può ignorare l'onorevole Giuliotti — che il giudizio di gravame si presentava favorevole e che sarebbe stato conveniente affrontarlo. Però aggiungeva anche che, per fare questo, occorreva munirsi del parere di un legale della Corona (*King's Council*), al quale bisognava pagare 150 sterline; poi, per presentarsi al giudizio di appello, e cioè al *Privy Council*, bisognava depositare 400 sterline, cosicché occorreva una somma di 550 sterline.

Questo fu comunicato all'onorevole Giuliotti, e l'onorevole Giuliotti, o per lo meno la « Garibaldi », non credette di affrontare l'appello, che, come ho detto, avrebbe potuto dare anche altri risultati.

Passò la possibilità di seguire questa procedura, la sentenza del Tribunale delle prede, che è del 29 luglio 1948, passò

in giudicato, e la nave, dichiarata preda di guerra, fu quindi attribuita alla proprietà definitiva dell'Ammiragliato inglese. Fu anche (io dico tutto) tentata dalla nostra rappresentanza in Inghilterra una via diplomatica, ma questa via diplomatica purtroppo non dette nessun risultato, né fu mai comunicato un risultato positivo. D'altra parte, ad escludere qualsiasi speranza di un risultato positivo stette il fatto che, dopo il passaggio in giudicato della sentenza (io ho qui il contratto fotografato), la nave fu venduta dall'Ammiragliato ad un privato, alla ditta Rippon, passò cioè nella sfera patrimoniale del Rippon. Era chiaro che ogni questione col Governo inglese era finita, perchè la cosa era passata nel dominio dei privati, sicchè si apriva quella procedura che regola la libera traslazione della proprietà delle cose. Siamo al 4 novembre del 1948 (io brevemente farò la storia e poi trarrò le conclusioni, perchè questi sono i fatti)...

GIULIOTTI. Li conosco.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non li conosce troppo. Il 4 novembre, dunque, fu presentata al Ministero della marina mercantile una domanda dell'armatore Lauro, il quale comunicava che stava acquistando la *Bertani* per l'importo di 700 mila dollari, e che questa valuta egli intendeva prelevarla dal conto noli transitori lordi. Riferisco questi particolari perchè a questo punto, che è il punto fondamentale della questione, è bene precisare che cosa fa il Ministero della marina mercantile; ed invero, per chi non sia edotto delle cose, a sentire tutto il ricamo di frasi e di argomenti dell'onorevole Giuliotti, sembrerebbe che il Ministero della marina mercantile distribuisca le navi, e che abbia preferito il Lauro contro il Giuliotti. (*Interruzione del deputato Giuliotti*).

Ma ella sa, onorevole Giuliotti, che questa è una eresia, che non v'è stata questa preferenza, che non v'è stata una opzione. Ella ha usato precisamente questa frase: ha detto che sul tavolo del Ministro si sono presentate le due richieste, la sua e quella dell'acquirente. Ma non è così: credo che lo sappia, onorevole Giuliotti, ma sarei lietissimo se io che, nei suoi confronti, sono certamente un iniziato, potessi farle sapere qualche cosa che non è a sua perfetta conoscenza.

Le dirò che il Ministro della marina mercantile non dà né lasciapassare né permessi, ma dà solo un'autorizzazione. Non faccio questione di parole (*Interruzione del*

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

deputato Giulietti) non è la parola, è la sostanza che mi interessa... (*Interruzione del deputato Giulietti*).

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, la prego di non interrompere. Ella ha diritto di replicare dopo che il rappresentante del Governo avrà finito di parlare.

Prosegua, onorevole Salerno.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dunque, in che cosa consiste questa autorizzazione? Questo veramente è il nocciolo di tutta la questione, per lo meno è questo il punto che bisogna ben chiarire per eliminare affermazioni generiche, impressioni incerte e sentimentalismi anche svagati. A che cosa serve questa autorizzazione? L'autorizzazione riguarda esclusivamente e solamente la parte valutaria del contratto, né più, né meno. E adesso spiegherò com'è che non v'erano due richieste. Dinanzi al Ministro v'era una sola richiesta e il Ministro, con quella lealtà di cui forse, onorevole Giulietti, non ha preso sufficiente nota, ha cercato di mettere anche lei in condizione di far giungere una sua richiesta. Ma richiesta non significa prendere un foglio di carta con lo stemma lussureggiante della « Garibaldi » e dire: voglio la nave. Perché, se mi permette, quella nave anch'io, modestamente, l'avrei voluta (*Si ride*) e avrei voluto mandare anch'io una lettera al Ministro. La richiesta è un'altra cosa, dal punto di vista giuridico e amministrativo. Se, per contro, vogliamo fare qui una questione a carattere comiziale, siamo su un altro terreno e potrei anche rinunciare alla parola.

La verità è questa: che l'autorizzazione che viene richiesta al Ministro della marina mercantile è un'autorizzazione che riguarda la parte valutaria, e, solo per formalità, è chiesta al Ministero della marina mercantile, ma in effetti il Ministero della marina mercantile passa immediatamente la richiesta al Ministero del commercio estero.

Che cosa occorre per avere l'autorizzazione? Ella lo sa, ma è bene che lo sappiano tutti.

Siccome per comperare una nave dall'estero occorre la valuta, sul cui uso ha il controllo il Ministero del commercio estero, è questo competente a concedere il permesso: il Ministero della marina mercantile riceve la domanda, ma in effetti l'autorizzazione la dà il Ministero del commercio con l'estero. Questo Ministero, prima di dare il benestare per l'operazione vuol sapere due cose: innanzi tutto se effettivamente la nave ha il valore dichiarato nel contratto.

Ed è ovvio questo, perché altrimenti potrebbe essere un ottimo espediente per far uscire furtivamente della valuta. Si potrebbe, ad esempio, dire: questo microfono vale 200 mila dollari, però, siccome ne vale uno, si accantonerebbero all'estero i restanti 199 mila. Si vuole, pertanto, conoscere una cosa dal Ministro della marina mercantile, che è l'organo tecnico, se, cioè, la nave vale il prezzo dichiarato. Lei se l'è fatto sfuggire, onorevole Giulietti, perché le cose vere sono come l'acqua che, nonostante sia compressa, finisce sempre con lo zampillare. Lei ha detto: « Il Ministro della marina dà un parere tecnico ». Proprio così, il Ministro della marina dice al Ministro del commercio estero che la richiesta fatta per quel prezzo e per quella nave è una richiesta che corrisponde o non corrisponde al valore reale della nave.

Non basta, v'è un secondo punto: la valuta. L'interessato deve indicare donde prendere la valuta. Qui entriamo nella competenza esclusiva del Ministero del commercio estero, il quale vuol sapere come si procuri la valuta e, nel caso concreto, devo precisare che la richiesta Lauro, per quel che riguarda la valuta, fu bocciata dal Ministero del commercio estero, il quale impose invece un'altra maniera per procurarsela.

Due punti, quindi: primo, valore della nave e conseguente dichiarazione del Ministero della marina mercantile che la nave corrisponde realmente al valore denunziato; secondo, autorizzazione del Ministero del commercio estero ad usare la valuta di cui deve essere indicata la fonte di prelevamento.

La mia non è una lezione, onorevole Giulietti; la mia è semplicemente una maniera per giungere a delle conclusioni oneste. Oneste: e su questo, onorevole Giulietti, ella sarà della mia opinione, perché l'onestà sfavilla sempre in fondo al suo cuore; dico sempre, anche quando la poesia, il sentimento, la passione le fanno velo e le fanno vedere le cose un po' diversamente da quelle che sono.

Ho qui i documenti, come ho già detto, che metto a disposizione dell'onorevole Giulietti e non soltanto di lui, naturalmente, ma di tutti i colleghi della Camera. Dice dunque l'armatore Lauro: « sto per acquistare la nave per 700.000 dollari. Questi dollari li potremmo pagare con le nostre disponibilità valutarie in conto transitorio noli lordi ».

Ora, per i competenti questa è una espressione nota, chiara, generale: non noli già esistenti, cioè, ma transitori, il che dà una certa elasticità alla possibilità di procu-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

rarsi la valuta. Ma il documento che ho nelle mani continua affermando che, se la nave ha bisogno di essere riparata, essa sarà riparata in Italia, dando così lavoro ad oltre mille operai.

Che fa allora il Ministero della marina mercantile? Manda al suo ufficio tecnico la pratica, e precisamente all'ufficio valutazione navi, il quale, fatta la stima, dà il suo benestare dicendo che il valore di 700.000 dollari corrisponde effettivamente al valore della nave.

Dopo di che il Ministero della marina mercantile trasmette il proprio parere favorevole al Ministero del commercio estero, assicura cioè il Ministero del commercio estero che effettivamente, per la parte valutaria, la nave può essere acquistata per quella cifra.

Cosa fa, a sua volta, il commercio estero? Il commercio estero porta una trasformazione alla richiesta Lauro, una modifica; dopo avere cioè esaminato la pratica, il Ministero del commercio estero riferisce che è disposto a dare il benestare all'acquisto della nave, a condizione che non si tratti di conti transitori noli, ma si tratti invece del 50 per cento di conti valutari noli, il che significa che per acquistare questa nave bisognava disporre non di 700.000 dollari, ma del doppio, di un milione e 400.000 dollari, perchè la metà è quella che effettivamente viene impiegata per l'acquisto della nave.

Diceva inoltre il Ministero del commercio estero — stia bene attento, onorevole Giulietti — che bisognava esibire il contratto di acquisto per l'accertamento del prezzo indicato.

Tre cose quindi, in conclusione: il valore della nave, la fonte della valuta, l'esibizione del contratto di acquisto per dare la dimostrazione che l'acquisto si sarebbe compiuto. Su questa dichiarazione del commercio estero del 17 novembre, fu, in data 18 novembre, redatto dalla Marina mercantile l'atto di benestare. Esso contiene soltanto dieci parole che riguardano i punti sui quali interferisce e il Ministero della marina mercantile e il Ministero del commercio con l'estero, cioè: la valuta, il prezzo, la presentazione del contratto.

Che cosa è avvenuto nel frattempo? La richiesta dell'armatore Lauro è del 4 novembre. Il permesso o l'autorizzazione è stata data il 18 novembre, cioè scritta in quel giorno, ma consegnata parecchio tempo dopo. La « Garibaldi » è venuta a conoscenza

della vendita che, per la verità, era una cosa notissima, e scrive in data 11 novembre al Ministero della marina mercantile. Cosa scrive? Quello che ha detto qui l'onorevole Giulietti: la nave è della « Garibaldi », me la dovete dare. Non si parla di denaro, non si parla di tentativo di acquisto. Dice l'onorevole Giulietti che lui era lì per cercare di ottenere un prezzo minore. Sono affermazioni che io accetto, ma la verità è questa: che nessun documento, nessun principio di prova è stato mai esibito, non solo per dimostrare la verità di quello che si domandava, ma soprattutto perchè senza il contratto, senza l'indicazione del prezzo e senza l'indicazione della fonte donde prelevare la valuta, il Ministero della marina mercantile, per quella che era di sua competenza amministrativa, non poteva far nulla. Per cui è accaduto che quando l'onorevole Giulietti è tornato alla carica una prima, e poi, una seconda volta, il permesso, che si poteva dare in 24 ore, lo si è dato dopo oltre 15 giorni, proprio perchè non si dicesse che si era tolta la possibilità ad altri, e specialmente alla « Garibaldi », di fare seriamente e completamente valere i propri diritti. Trascorsero 14 giorni; l'onorevole Giulietti inviò varie lettere; egli dice di aver telefonato — e io gli credo — all'onorevole Saragat dicendo: « il denaro ce l'ho, il denaro è pronto ». Ma non interessava al Ministero della marina mercantile sapere se lei avesse o non avesse il denaro. La questione non era questa. Lei doveva dire che aveva fatto un contratto, perchè — usciamo dalla retorica — qui si tratta di una nave che non è più italiana e che è passata ad un altro Stato, anzi ad un armatore straniero: siamo su un terreno strettamente giuridico. Lei ha detto che vi era un terzetto, non è vero, onorevole Giulietti, vi era un quartetto: lei ha omesso il personaggio più importante di questa tragicommedia, ha omesso il Rippon. Ella ha indicato la nave, ma ha omesso di inserire il Rippon nelle *dramatis personae*. Mentre qui il Rippon è tutto, perchè egli possedeva la nave, e il Rippon con le buone intenzioni e con le buone speranze non l'avrebbe venduta mai.

Allo stato, che cosa doveva fare il Ministero della marina mercantile? Le ha dato il tempo perchè lei preparasse quello che, veramente, poteva mettere la « Garibaldi » e l'altro richiedente sullo stesso piano. Ma fino a che lei ha fatto delle richieste, ha scritto e proclamato « è mia, mi spetta », lei ha fatto un atto di fede, ma non ha com-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

piuto nulla per venire incontro agli interessi veri della cooperativa « Garibaldi ».

Per cui dopo 14 o 15 giorni di attesa non vi era altro da fare, e il Ministro della marina mercantile ha compiuto il suo dovere di Ministro e di rappresentante, nel campo suo, della legalità con l'emettere quel documento che non poteva non essere emesso. Lei ha detto che i due erano sullo stesso terreno; io credo di aver dimostrato che tutti e due non erano sullo stesso terreno. L'uno aveva presentato e documentato, lei rimaneva nella zona musicale delle proposte e delle speranze, ma non era ancora sul terreno giuridico e amministrativo.

Cosa poteva fare il Ministro della marina mercantile? Mi risponda da quel galantuomo che è. Poteva mai dare alla « Garibaldi » la nave? Credo che a questo lei non arrivi. Non poteva in risposta a quelle sue lettere con quella bella bandiera rossa dire: non do il permesso, nonostante l'autorizzazione del Ministero del commercio con l'estero, all'acquirente, ma lo do... — a chi? — alla « Garibaldi ». In tanto si poteva chiedere il permesso in quanto si trattava di prezzo e di valuta. Non il Ministero della marina mercantile, ma il semplice funzionario, doveva dichiarare non luogo a procedere sulla sua richiesta, onorevole Giulietti, perchè la sua richiesta, dal punto di vista amministrativo, non diceva e non rappresentava nulla.

Io credo che lei, onorevole Giulietti, nella sua onorabilità, non potrà ritenere che allo stato delle cose, con tutta la buona volontà, il Ministro della marina mercantile fosse in facoltà di dare il benessere alla sua richiesta. Poteva fare una cosa: poteva non dare il benessere a Lauro. Però, onorevole Giulietti, io domando anche questa volta al suo senso di responsabilità: con quale diritto si sarebbe ricusato un atto di ufficio? Quando un acquirente presenta i documenti che sono accettati dall'organo competente, e l'organo competente dice: posso dare il permesso, posso dare l'autorizzazione; io non so in base a quale legge avrebbe potuto il Ministro della marina mercantile rifiutarsi di compiere un atto che rientrava nella sua competenza, e per il quale era stato regolarmente e ufficialmente compulsato.

Per conto mio ritengo che si sarebbe messo, se non sul terreno della illegalità penale, certamente su quello della illegalità amministrativa, e le responsabilità sarebbero andate a carico del Ministero della marina mercantile.

Ma questo — potrebbe dire ella — è un parlare troppo giuridico. Veramente, cerchiamo di valorizzarla questa parola « giuridico », perchè noi qui siamo per far rispettare le leggi, e non per farle disapplicare, e non è colpa nostra se Lauro si è messo nella legalità e sul terreno delle cose concrete, e lei si è messo non dico fuori, ma al di là della legalità, si è cullato fra le speranze e i miracolismi, ai quali è bene che non si affezioni troppo, perchè lei ha lodato il miracolo di questa Assemblea che le ha fatto passare l'emendamento per la *Bixio*, che è veramente un bel miracolo, ma si tenga, da quell'uomo navigante e navigato che è, sul terreno della realtà e lasci stare i miracoli perchè i miracoli qualche volta possono essere frutto di inganno dei propri sensi.

E allora, se danno ha ricevuto la « Garibaldi », non l'ha ricevuto dall'atto compiuto dal Ministero della marina, ma da un'errata condotta tenuta dai dirigenti della « Garibaldi », sia sul terreno giudiziario, perchè non si volle l'appello; sia sul terreno contrattuale, perchè non si procedette al regolare acquisto.

Ora si dice: diritto, solo diritto. No, v'è anche la politica. V'è anche la politica intesa come politica nazionale, di galantuomini, soprattutto. Quali erano questi argomenti politici? Lei ha detto che stava trattando per l'acquisto. Non lo metto in dubbio. Vuol dire che lei sperava troppo, o non trattava come si tratta una compra-vendita. Ma io ho qui un documento insospettato, che proviene dal Rippon e che fu presentato in lettura, ed è stato mandato perchè una polemica sui giornali ha fatto sì che anche altri si siano messi sulla difensiva; un documento dal quale risulta che il Rippon annunciava come possibile ed imminente l'acquisto della nave da parte di un altro armatore.

Del resto il dilemma è inesorabile: se la *Bertani* è una bella nave (ed è una bella nave, benché bisognosa di grandi lavori, di un miliardo e più di lavori) se è una bella nave, ella comprenderà, onorevole Giulietti, che quando una bella nave è gettata sul mercato internazionale, non suscita gli appetiti solamente dell'Italia, che non è l'unico Stato che abbia bisogno di navi, ma suscita l'appetito di tutti i Paesi che hanno bisogno di navi e non possono agevolmente costruirle! Quindi, onorevole Giulietti, lei sapeva bene che, messa sul mercato internazionale, questa nave sarebbe stata rubata dagli altri (per usare la sua espressione).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

Che cosa scrive Rippon in data 6 novembre, cioè ancor prima che concedesse l'autorizzazione? Egli scrive in questi termini all'armatore Lauro: « Sono lieto di essere riuscito a rendere possibile l'acquisto di questa bella nave che da quando è stata da me recuperata a Tripoli, e cioè dal principio del corrente anno, è stata messa in vendita sul mercato italiano senza avere ricevuto su questo mercato altra offerta che la sua ». Ma non è la « sua » dell'onorevole Giulietti, bensì di Lauro

E aggiunge: « Detta offerta è arrivata appena in tempo e in forma accettabile perché la nave non passasse al noto armatore (qui si fanno nomi, onorevole Giulietti!) greco-americano Papadakis, e quindi fuori della bandiera italiana ».

Questo documento fu esibito, e anche se non ci fosse stato questo documento, la logica avrebbe ugualmente suggerito la via da scegliere. Questo documento suggellava una situazione! Lei sa, onorevole Giulietti, come si acquistano le navi, perché lei non è soltanto il conoscitore teorico, è anche il realizzatore delle organizzazioni marinare. Una nave si compra con una telefonata, con un cablogramma! Ma che crede che la gente stia ad aspettare la vendita di una nave come se fosse una gallina spennacchiata per cui bisogna trovare l'amatore? Una nave in buone condizioni è un oggetto ambito da tutti, e se non si fosse subito realizzato il contratto, altri avrebbe potuto acquistare la nave e noi avremmo avuto questo risultato: negare a chi era nella legittimità il diritto di acquisto, negare la nave a lei perché lei non era ancora nelle condizioni di poter ricevere l'autorizzazione: in definitiva e praticamente la nave sarebbe rimasta alla mercé dello straniero! Dinanzi a questo argomento, il Ministro ha operato così come avrebbe operato chiunque altro si fosse trovato al suo posto e nella sua carica!

V'è poi un ultimo argomento, per chiusura. Nella lettera con cui si chiedeva l'autorizzazione l'acquirente si impegnava di fare riparare la nave in cantieri italiani, assicurando subito lavoro ad operai italiani! Ella conosce, onorevole Giulietti, la situazione dei cantieri italiani e dei nostri lavoratori, tutti sappiamo quanto sia veramente tragica questa condizione di inerzia delle nostre maestranze! Ora, avere la sicurezza che la nave venisse in Italia riparata e ricostruita dai nostri operai, era un terzo fattore che doveva invogliare il Ministro a fare come fece, nonostante che abbia dato 14 giorni di tempo perché

anche la « Garibaldi » si fosse messa in condizioni di poter richiedere legalmente e seriamente la nave.

Io credo che, per quanto ella, onorevole Giulietti, voglia attribuire al Ministro della marina mercantile il proposito di essersi inclinato verso un armatore libero anziché verso di lei, io dico che lei formula una attestazione temeraria, perché il Ministro si è solamente inclinato verso la legge e verso la serietà delle cose. Non poteva fare buon viso a richieste che non avevano nessun contenuto reale.

Ha detto ancora che il Ministro non ha avuto il piede marino. Io credo che se il piede marino doveva servire per dare uno sgambetto, commettendo un'illegalità, bene è che il Ministro non abbia avuto il piede marino, ma si sia comportato da uomo onesto avendo verso la « Garibaldi » tutto il riguardo che si deve ad una grande organizzazione della quale lei è degno rappresentante, grande organizzazione alla quale noi, onorevole Giulietti, anche senza essere partecipi della direzione o della rappresentanza di questo istituto, mandiamo un saluto, riconoscendo i grandi meriti di codesti lavoratori.

Quando si discute con lei è un tormento, onorevole Giulietti. Sa perché? Perché lei, nel più bello della mischia, dischiude uno di quei grandi sorrisi che sembrano un sotteraneo, un segreto consenso e disarmo l'avversario, perché quando lei mi fa un sorriso così serafico come quello di ora io vengo tratto nel sospetto che lei sotto sotto sia della mia opinione. Ma anche a parte ciò, ella non può non essere della mia opinione perché questa è la verità delle cose! (*Applausi*).

Ho concluso. Un'ultima cosa.

Che poi ci siano state delle speranze di accordo, questo non è un impegno, non c'è nessun impegno. Non mi risulta in nessuna maniera. Io ho voluto dar conto dell'atto compiuto dal Ministero della marina mercantile. Credo che questo atto sia stato giusto e legale. (*Applausi al centro e a destra*).

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

GIULIETTI. Una cosa mi ha sbalordito ed è la parte finale della sottile risposta dell'onorevole Salerno. Egli ha affermato che non esiste nessun impegno. Se, quello che l'onorevole Sottosegretario ha dichiarato, fosse vero, pur avendo torto il Ministro della marina mercantile in tutta l'operazione della Bertani, egli avrebbe ragione circa gli impegni da me indicati, perché, non esistendo, sa-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

rebbero un parto della mia fantasia. Onorevole Salerno, come può — questo è il punto fondamentale — comè può lei dire che l'onorevole Ministro non ha dichiarato al capitano Giachetti e all'onorevole Binotti quello che essi mi hanno riferito e che io, prima d'illustrarlo alla Camera, ho scritto allo stesso Ministro, senza ricevere alcuna sua smentita?

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non mi risulta.

GIULIETTI. Lei non era presente a quei colloqui, quindi lei non può affermare che non è vero.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho detto questo.

GIULIETTI. Prendo nota di questa sua rettifica, che, non escludendo ciò che il Ministro ha detto all'onorevole Binotti e al Capitano Giachetti, non esclude i citati impegni. Comunque, dichiaro, in omaggio alla serietà, all'onestà delle persone che davanti alla Camera ho nominate, che quello che queste persone mi hanno dichiarato in merito alle risposte a loro date dal Ministro Saragat — circa la *Bertani*, la porta aperta e Lauro — corrisponde al vero. Ne consegue che ciò che l'onorevole Salerno, con foga e abilità dialettica ha detto, per attenuare l'enorme errore del Ministro, o del Ministero della marina mercantile, non ha alcuna base, essendo artificioso anche il voler attribuire alla « Garibaldi » una supposta negligenza per ineseguite formalità, che, invece, essa era pronta a compiere, perché, per essere compiute, richiedevano la presentazione del denaro di cui essa già disponeva, e non ha presentato perché il Ministro non lo ha chiesto, limitandosi a chiedere se lo aveva, al che rispose affermativamente. La formalità unica e vera doveva essere compiuta dal Ministro col rifiutare l'autorizzazione a Lauro. Questa era la notizia di cui la « Garibaldi » aveva bisogno prima di poter compiere altri passi. Li ha compiuti invece Lauro, a cui si è voluto dare l'autorizzazione malgrado l'insistenza della « Garibaldi » per riavere la sua nave. Pertanto, il discorso dell'onorevole Sottosegretario può essere paragonato a una bordeggiata velica negativa di molte miglia: causa la deriva, invece d'andare avanti è andato indietro.

Su altri argomenti l'onorevole Sottosegretario ha voluto insinuarsi in forma agrodolce. Primo: ha detto che la croce la porto io e non lui. Che io porti la croce è esatto; ma la porta anche lui: ognuno ha la sua croce. Quelle causate dal Ministro della marina mercantile sono moltissime. Secondo: ha voluto puntare a modo suo sul viaggio per mare

che ho promesso ai colleghi: il sale marino preserva la salute. Terzo: ha affermato che, non autorizzando Lauro all'acquisto della nave, essa sarebbe caduta in mani straniere. Ha così ammesso che senza l'autorizzazione del Ministro l'acquisto non sarebbe stato possibile. In quanto al resto, la supposizione non regge, perché, autorizzando la « Garibaldi » invece di Lauro, la nave sarebbe rientrata egualmente in Italia. Quarto: non abbiamo interposto appello presso il Tribunale delle prede a Londra, perché dai nostri fiduciari sconsigliati, essendo certi dell'esito negativo. Per non perdere tempo e danaro ci siamo messi in posizione di avere la nave al miglior prezzo possibile in vista dell'Anno santo e del gran numero di passeggeri da trasportare. Lauro ha voluto infastidirci, forse perché incoraggiato da elementi che non hanno piacere che la « Garibaldi » si cimenti anche in questo ramo di trasporti. Comunque, appello o non appello, ci siamo trovati al bivio con un concorrente, che dal Ministro è stato preferito.

Su altre questioni di carattere giuridico l'onorevole Sottosegretario ha voluto di proposito soffermarsi per attenuare l'impressione sollevata dalle mie affermazioni, che egli definisce sentimentali. Osservo: l'atto di abbandono annulla la proprietà; ma quando ciò avviene per causa di guerra, bisogna tenere presente non soltanto la lettera, ma anche lo spirito dei due decreti, citati nel mio precedente intervento; spirito che impone alla competente autorità di fare tutto il possibile per fare riavere la nave abbandonata al precedente possessore. Circa la *Bertani* nulla di questo ha fatto il Ministro.

Inoltre, non appena Lauro comunicò al Ministero l'intenzione di acquistare la nave, questo Ministero, per lo spirito dei menzionati decreti, doveva darne avviso alla « Garibaldi » per conoscerne l'intenzione e assisterla nel caso che, disponendo dei mezzi necessari, avesse voluto riprendere la sua nave. Nulla di questo ha fatto il Ministro; non solo, ma adesso sostiene che non ha potuto accontentarci, perché non abbiamo presentata la richiesta in ordine. Ho già dimostrato che ciò non è esatto e la prova delle prove è fornita dal fatto che l'onorevole Saragat ha dichiarato al Capitano Giachetti e all'onorevole Binotti di essersi lasciata la porta aperta per rendere possibile il trapasso della nave dalle mani di Lauro a quelle della « Garibaldi ». Su questa circostanza l'onorevole Salerno è scivolato via, asserendo che non gli risulta. Invece, io dichiaro ancora una volta

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

che mi risulta ed è vera. Questo episodio da solo è più che sufficiente per annullare la tesi sostenuta dal Sottosegretario circa l'acquisto della *Bertani* da parte di Lauro.

In quanto ai cantieri, d'accordo. Se la nave ritorna alla « Garibaldi », i cantieri lavorano egualmente. Le operazioni relative alla moneta per l'acquisto della nave, sarebbero state fatte subito dalla Cooperativa: la quale si è affidata al Ministro in quanto è socialista e capo del dicastero della marina mercantile. Gli abbiamo detto che volevamo acquistare la nave e che il denaro era ed è pronto. Cosa doveva fare? Rifiutare l'autorizzazione a Lauro e metterci a contatto con i competenti uffici per il rapido disbrigo delle operazioni. Invece, prima ha taciuto, poi ci ha tranquillizzati con promesse comunicate a personalità, e all'ultimo ci ha messi di fronte al fatto compiuto, contro il quale insorge tutta la marineria, perché la condotta del Ministro si presenta confusa.

Infine, l'onorevole Sottosegretario, forse perché male informato o sospinto da qualcuno, che non può sopportare l'attuale « Garibaldi », ha affermato che la colpa è della « Garibaldi ». Non è la prima volta che la vittima è stata incolpata, nel campo sindacale marittimo. Ci spogliano e poi i colpevoli, disponendo o del potere o della forza bruta, c'incolpano. Questa volta il giuoco non è riuscito, perché la « Garibaldi » ha potuto sventarlo a tempo. Nessuna negligenza può esserci attribuita; nessun trucco è possibile di fronte al modo incredibile usato per fare avere la nave a Lauro malgrado le tempestive, reiterate richieste della « Garibaldi ». Il giuoco di averle portata via la nave e poi d'incolparla, per tentare di scusare le gravissime colpe dei veri responsabili, di fronte a tutto quello che è avvenuto e che è documentato, è quanto mai puerile e rivela l'animo dei responsabili, i quali avevano il dovere, per i decreti in vigore, di assistere e fiancheggiare la cooperativa marinara, sia nel suo legittimo desiderio, che nella procedura; ma qui la procedura è stata quella di soffiare la nave.

Mi dichiaro completamente insoddisfatto. Se troverò gli aiuti necessari, all'interpellanza seguirà la mozione, per andare sino in fondo, per vedere quali sono state e quali sono le vere ragioni, che hanno indotto il Ministro a inclinarsi dalla parte di Lauro e mettere in disparte la « Garibaldi » cui la nave apparteneva.

La *Bertani* è stata portata via a tutta la marineria italiana. A nome di essa, degli orfani e delle vedove dei marinai innalzo da-

vanti alla Camera la protesta e il proposito di ottenere giustizia. E la otterremo; la otterremo perché abbiamo ragione! (*Applausi all'estrema sinistra*).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1948, n. 1427, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma 2° della Costituzione e concernente modificazioni al regime fiscale di taluni prodotti soggetti ad imposta di fabbricazione. (256).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1948, n. 1427, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma 2° della Costituzione e concernente modificazioni al regime fiscale di taluni prodotti soggetti ad imposta di fabbricazione.

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare l'onorevole Turnaturi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la legge 3 gennaio 1947, n. 1, istitutiva dell'imposta di fabbricazione sui filati, prevedeva la tassazione per acceramento diretto con facoltà, limitata al primo biennio di applicazione del tributo, di riscuotere tale imposta mediante abbonamento;

considerato altresì che allo scadere del previsto biennio, col decreto-legge 20 dicembre 1948, n. 1427, il sistema dell'abbonamento viene mediante l'articolo 9 prorogato per un altro biennio, cioè fino al 3 gennaio 1951;

rilevato che l'adozione di tale sistema contrae alquanto il gettito del tributo medesimo;

invita il Governo a provvedere tempestivamente al completamento dei quadri tecnici indispensabili all'Amministrazione finanziaria onde evitare che allo scadere del termine previsto si debba ulteriormente prorogare il sistema dell'abbonamento per l'accertamento e per la riscossione dell'imposta di fabbricazione sui filati ».

Ha facoltà di svolgerlo.

TURNATURI. Com'è noto, il decreto-legge, di cui si chiede la conversione in legge, prevede modificazioni dell'imposta di fabbricazione per la birra, l'olio di semi ed i filati.

Preciso che il mio intervento è limitato al settore dei filati.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

L'imposta di fabbricazione sui filati fu istituita col decreto legislativo 3 gennaio 1947, n. 1. Il principio base era l'applicazione del tributo sul quantitativo di filati, effettivamente prodotto dalle fabbriche; cioè, il tributo doveva essere applicato mediante accertamento e tassazione diretta. Lo stesso provvedimento prevedeva, nel primo biennio di applicazione, la possibilità dell'abbonamento, in quanto che, nella prima attuazione del sistema, l'Amministrazione finanziaria, cui era demandato il compito dell'applicazione, non era tecnicamente attrezzata per l'accertamento diretto. Il decreto ministeriale 20 febbraio 1947, richiamandosi alla facoltà demandata al Ministro delle finanze col precedente decreto, dispose l'abbonamento forfetario, che prima era facoltativo, dal 4 gennaio 1947 al 3 gennaio 1948. Successivamente, con decreto ministeriale 3 marzo 1948, la riscossione in abbonamento veniva prorogata al 3 gennaio 1949. Con il decreto-legge 20 dicembre 1948, n. 1427, di cui si chiede ora la conversione in legge, si dispone, all'articolo 9, che l'imposta continuerà ad essere accertata e riscossa mediante abbonamento sino al 3 gennaio 1951.

Quando ho esaminato il decreto-legge, mi sono posto un interrogativo che ora pongo al Governo. Il Governo allo scadere del primo biennio ha ritenuto necessario prorogare il sistema dell'abbonamento per altri due anni. Perché mai? Il primo testo legislativo prevedeva la facoltà dell'accertamento e della riscossione mediante abbonamento per il primo biennio, perché l'Amministrazione non era tecnicamente attrezzata. Col decreto legislativo 1° aprile 1948, n. 349, cioè alla distanza di circa un anno e mezzo, l'Amministrazione finanziaria fu autorizzata a provvedere alla integrazione dei quadri tecnici. Dicevo che, esaminando il testo legislativo col quale è prevista la proroga per l'accertamento e la riscossione del tributo mediante abbonamento, mi sono posto l'interrogativo: perché mai l'Amministrazione finanziaria allo scadere del biennio non si era tecnicamente attrezzata a poter applicare il tributo mediante accertamento diretto? La risposta poteva sembrar facile ed in parte lo è, perché l'Amministrazione finanziaria oggi, cioè dopo due anni, si trova nelle identiche condizioni in cui si trovava quando il tributo fu istituito, cioè non ha ancora potuto attrezzarsi tecnicamente, vale a dire non ha potuto darsi quegli strumenti che dovevano consentirle la tecnica e pra-

tica attuazione del tributo mediante l'accertamento diretto.

Io, allora, mi chiedo: questi altri due anni, che il decreto legge prevede e durante i quali il tributo deve essere applicato mediante abbonamento, passeranno invano o saranno gli ultimi, sarà cioè l'ultima proroga che concederà il Parlamento al Governo per applicare il tributo mediante abbonamento? Questo interrogativo lo pongo al Governo! Io propendo — ed è chiaro nella dizione del mio ordine del giorno e nello spirito del mio intervento — per l'accertamento e per la riscossione del tributo mediante controllo diretto in fabbrica, che consenta l'applicazione del tributo sul quantitativo dei filati effettivamente prodotto. Si potrebbe eccepire che l'accertamento diretto comporta una maggiore spesa; ma io affermo che questa maggiore spesa sarà di certo largamente compensata dall'incremento del gettito che si avrà, adottando il sistema dell'accertamento diretto.

Quali sono, a mio avviso, i pregi dell'accertamento diretto? Anzitutto il fisco avrà la possibilità di accertare il quantitativo di filato effettivamente prodotto.

Attualmente vige il sistema dell'abbonamento forfetario nel quale sia i macchinari vecchi che quelli nuovi vengono posti sullo stesso piano, mentre, com'è risaputo, essi hanno una diversa potenzialità produttiva: ed allora nella valutazione globale sintetica, indubbiamente, vi sarà una valutazione in difetto la quale, certamente, andrà sempre a beneficio degli industriali e non dell'Erario.

Oltre questi pregi, secondo me, l'accertamento diretto darebbe la possibilità di meglio perequare il tributo, perché consentirebbe di graduare l'aliquota della produzione a seconda della finezza del filato e cioè del titolo. È inutile dire che gli industriali propendono per la continuazione di questo sistema. Questo è anche detto nella relazione ufficiale, ed è chiaro, che gli industriali chiedano che si continui per questa strada. Ma io ritengo che sia dovere dell'Amministrazione se difficoltà sussistono, è dovere dell'Amministrazione superarle. Né può l'Amministrazione attardarsi a contemplare le conquiste già fatte — e ne sono state fatte di notevoli — perché essa ha il dovere di perfezionare gli strumenti tecnici per l'accertamento dei tributi e aggiornare il nostro vecchio sistema tributario. Ritengo doveroso da parte del Governo superare le difficoltà burocratiche, perché si possa applicare l'imposta di fabbricazione sui filati, così come la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

legge base del tributo prevedeva, a mezzo dell'accertamento diretto. Oltre ai pregi intrinseci dell'accertamento diretto, ai fini di una maggiore redditività del tributo, mi permetto di richiamare l'attenzione del Ministro sul fatto che i pregi maggiori dell'accertamento diretto risiedono, a mio modesto avviso, nella possibilità, per il fisco, di avere elementi precisi e incontestabili, per l'accertamento dell'imposta sull'entrata e dell'imposte di ricchezza mobile e complementare. Qui è il nocciolo della questione, onorevole Ministro delle finanze! Noi ci priviamo, non applicando il sistema dell'accertamento diretto, di una larga possibilità di fornire agli organi fiscali quegli elementi precisi, che sono utili per l'accertamento, dell'imposta di ricchezza mobile. Ed io mi permetto d'insistere per l'approvazione del mio ordine del giorno, con il quale la Camera intende affermare il principio che, decorsi questi due anni, l'Amministrazione finanziaria applicherà integralmente il principio sancito dalla legge base del tributo, secondo il quale l'imposta di fabbricazione dev'essere applicata mediante l'accertamento diretto sul quantitativo di filato prodotto.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. L'onorevole Ministro delle finanze ha facoltà di esprimere il suo pensiero sull'ordine del giorno Turnaturi.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Apprezzo molto i motivi che hanno indotto l'onorevole Turnaturi a presentare quest'ordine del giorno. Però, portata la discussione sul terreno eminentemente tecnico della opportunità di percepire questa imposta con un metodo oppure con l'altro, mi pare necessario osservare alcune cose. L'imposta sui filati è un'imposta ancora giovane nella nostra esperienza amministrativa e tecnica, tanto giovane che a distanza di due anni, col decreto che oggi è sottoposto alla Camera per la conversione in legge, si sono dovuti apportare alcuni ritocchi, che non sono soltanto di forma, ma che tendono a rifinire la struttura tecnica dell'imposta e renderla meglio idonea a raggiungere i suoi scopi.

Ora di fronte ad una imposta di fabbricazione, la scelta fra il metodo di accertamento analitico di ogni singolo atto di fabbricazione ed il metodo di accertamento per abbonamento, deve essere fatta tenendo conto

delle esigenze tecniche della situazione di produzione che viene sottoposta all'imposta, e richiede quindi anche un certo periodo di esperienza e di affinamento per avere tutti gli elementi per una opportuna decisione.

Quando l'imposta è stata introdotta, nel 1947, si è scritto nella legge, e non si poteva fare altrimenti, che istituzionalmente doveva essere percepita con un accertamento analitico. Ma, l'onorevole Turnaturi mi insegna che questa è una norma comune di tutte le imposte di fabbricazione, di tutte le imposte di consumo, anche quando si riscuotono col metodo di abbonamento, perché il passaggio dall'accertamento analitico all'abbonamento garantisce una possibilità di fissazione del canone di abbonamento equo solo quando l'Amministrazione finanziaria può offrire, alla parte con cui discute il canone di abbonamento, la possibilità di ritornare all'accertamento analitico.

Ora, di fronte a questa imposta, noi ci dobbiamo chiedere esattamente questo: è soltanto un problema di organizzazione tecnica quello che ha trattenuto l'Amministrazione fin qui dal proporsi il passaggio dall'accertamento analitico o non è stata una serie di dubbi che riguardano la struttura stessa dell'imposta? Mi spiego meglio. In qualsiasi trattato di tecnica finanziaria sta scritto che si prestano per la percezione di imposte di fabbricazione quei settori industriali in cui la produzione è accentrata, limitata in pochi stabilimenti, che possono essere facilmente sottoposti alla sorveglianza finanziaria. Aggiunge poi l'esperienza pratico-finanziaria che quasi tutte le imposte di fabbricazione percepite con metodo analitico si fondano su strumenti di misurazione della produzione che funzionano in modo automatico e rispetto ai quali il funzionario ha soltanto il compito di controllare che restino intatti i sigilli che garantiscono il passaggio per questi strumenti di tutto il prodotto fabbricato e di rilevare i dati segnati dagli strumenti di contabilità.

Ora, nel caso nell'imposta sui filati, certamente non si presenta ancora, di fronte alla tecnica attuale, la possibilità di un contatore automatico della produzione di ciascuna azienda, né ancora pare che si presenti interamente quell'elemento della concentrazione della produzione che permetta di considerare economico e realizzabile un sistema di controllo analitico di ogni singola azienda produttrice di questi prodotti.

Evidentemente, se noi portiamo l'attenzione su alcune grandi aziende si può anche

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

immaginare la possibilità di una sorveglianza continua dello stabilimento nella quale la produzione avviene, anche se poi la sicurezza che il controllo sia completo ed integrale non si potrà interamente raggiungere. Ma, quando noi consideriamo tanti settori nei quali avviene questa produzione con una attrezzatura poco più che artigianale, immaginare che sia possibile applicare integralmente in tutti i settori il metodo del controllo diretto, mi pare per lo meno un po' prematuro.

È per questa ragione che io ritengo che sia prudente tener conto, vivo conto, delle preoccupazioni dell'onorevole Turnaturi. Accetterei questo ordine del giorno, se l'onorevole Turnaturi lo consente, come una raccomandazione che l'Amministrazione si preoccupi di inquadrare e di concludere gli studi che da tempo sono iniziati per arrivare ad una organizzazione più stabile del tributo stesso; ma, se dovesse suonare impegno, fin da questo momento, di realizzare un sistema di percezione delle imposte per il quale noi non abbiamo ancora tutti gli elementi definitivi, io credo che il passo sarebbe eccessivo, o quanto meno prematuro.

L'onorevole Turnaturi ha anche detto che egli insiste sulla sua proposta perchè la considera come un elemento inteso a favorire l'accertamento migliore delle imposte dirette. Sono anch'io d'accordo con l'onorevole Turnaturi che, se noi potessimo avere per ogni azienda il dato della produzione lorda, l'accertamento delle imposte dirette ne resterebbe facilitato.

Ma io gli voglio dire che l'Amministrazione finanziaria sta avviandosi per una strada che consente di ottenere gli elementi necessari per questi accertamenti, anche indipendentemente dalla applicazione analitica di una imposta di fabbricazione come questa. E l'onorevole Turnaturi forse non sa che recentemente l'Amministrazione finanziaria, attraverso verifiche contabili condotte proprio su aziende del settore cotoniero, è arrivata a risultati che si misurano in queste cifre: quindici aziende verificate, accertamento di 60 miliardi di reddito, verificato in due anni.

Mi pare che siano risultati che possono tranquillizzare anche la coscienza dell'onorevole Turnaturi.

Quando noi avremo in efficienza l'attrezzatura di verificatori contabili, che si sta preparando in questo momento, credo che arriveremo a risolvere il problema dell'accertamento delle imposte dirette in modo più efficace ed immediato di quanto non possa essere il metodo di contare sull'accertamento

delle imposte di fabbricazione. Per queste ragioni, che ho cercato di sintetizzare, anche per non abusare della pazienza della Camera e in considerazione dell'ora tarda, io vorrei pregare l'onorevole Turnaturi di dare al suo ordine del giorno il carattere di una raccomandazione, che io accetto nei limiti che risultano dalle dichiarazioni che ho testé fatte.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Turnaturi se mantiene il suo ordine del giorno,

TURNATURI. Onorevole Presidente. Onorevoli colleghi, le ragioni addotte dall'onorevole Ministro delle finanze per invitarmi ad accontentarmi della presa in considerazione, come raccomandazione, del mio ordine del giorno, mi persuadono, sebbene in parte.

Pur accettando di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione, mi permetto di insistere nello spirito del mio intervento, rimanendo fermo che, nonostante le eccezioni di natura tecnica sollevate dall'onorevole Ministro, il sistema dell'accertamento diretto è, secondo me, attuabile non soltanto, ma la sua applicazione determinerà un notevole incremento del gettito con il quale, si potrà, credo, contribuire anche alla sistemazione dell'intero settore tessile, che è uno dei più importanti dell'industria italiana, alleggerendo così la pressione fiscale che attualmente grava troppo sulle industrie minori.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore intende aggiungere qualcosa alla sua relazione?

SCOCA, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Ministro delle finanze se accetta il testo della Commissione.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Sta bene. Si dia lettura del testo dell'articolo unico del disegno di legge.

SULLO, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 20 dicembre 1948, n. 1427, contenente modificazioni al regime fiscale di taluni prodotti soggetti ad imposta di fabbricazione, con le seguenti modificazioni:

« Il primo comma dell'articolo 8 è sostituito dal seguente:

« Le aliquote dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sui filati delle fibre tessili naturali

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

ed artificiali di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 gennaio 1947, n. 1, sono stabilite, per il periodo 4 gennaio 1949-3 gennaio 1950, come appresso:

1°) Per ogni chilogrammo di filato di solo cotone (sodo, cascame o rigenerato), o di solo fiocco di fibra artificiale o di cascame o di rigenerato di fibra artificiale; o di solo fiocco di canapa, o di cotone in mista intima con fibra artificiale (fiocco, cascame o rigenerata) o con fiocco di canapa, misurante:

a)	fino a 12.000 metri	L.	20
b)	più di 12.000 fino a 20.000 metri »		36
c)	» 20.000 » 30.000 » »		56
d)	» 30.000 » 44.000 » »		80
e)	» 44.000 » 61.000 » »		150
f)	» 61.000 » 78.000 » »		220
g)	» 78.000 » 95.000 » »		300
h)	» 95.000 » 112.000 » »		380
i)	» 112.000 » 129.000 » »		470
l)	» 129.000 » 145.000 » »		570
m)	» 145.000 » 163.000 » »		680
n)	» 163.000 » 180.000 » »		820
o)	» 180.000 » 210.000 » »		1.100
p)	» 210.000 » 244.000 » »		1.400
q)	» 244.000 metri		1.700

I filati di cui sopra sono classificati come tali, anche se contengono lana in quantità non superiore al 5 per cento.

2°) Per ogni chilogrammo di filato di lino o di canapa, misurante:

a)	fino a 1.000 metri	L.	8
b)	più di 1.000 fino a 2.100 metri »		16
c)	» 2.100 » 7.000 » »		30
d)	» 7.000 » 15.000 » »		70
e)	» 15.000 » 25.000 » »		120
f)	» 25.000 » 35.000 » »		170
g)	» 35.000 » 45.000 » »		240
h)	» 45.000 » 50.000 » »		320
i)	» 50.000 metri		450

3°) Per ogni chilogrammo di filato di juta » 25

4°) Per ogni chilogrammo di filato di lana (vergine, cascame o rigenerata), o di lana (vergine, cascame o rigenerata) in quantità superiore al 5 per cento in mista intima con altre fibre, rigenerate o non, misurante:

- a) fino a 20.000 metri lire 7 per ogni mille metri;
 b) più di 20.000 metri lire 8 per ogni mille metri.

Le frazioni superiori a 500 metri si arrotondano in mille, agli effetti della liquidazione dell'imposta.

5°) Per ogni chilogrammo di filato di seta tratta, semplice L. 350

6°) Per ogni chilogrammo di filato di cascame di seta pettinata (chappe). » 230

7°) Per ogni chilogrammo di filato di seta cardata (burretta) . . . » 50

8°) Per il filato di fibra artificiale a filamento continuo (compresi lamette e crini, e di filati di lanasel, lanalux e simili) che nella lunghezza di 4.500 metri pesa:

a) meno di 60 grammi: per ogni chilogrammo L. 252

b) grammi 60 fino a 125 escluso: per ogni chilogrammo » 210

c) grammi 125 o più: per ogni chilogrammo » 168

9°) Per ogni chilogrammo di filato di fibre tessili non nominate, è dovuta l'imposta stabilita per il filato delle fibre sopraindicate al quale esso è assimilato dal repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali.

10°) Filati in mista intima non nominati: come quelli della fibra più tassata che entra nella loro composizione, tenuto conto, quando sia previsto, del rapporto tra lunghezza e peso.

11°) Agli effetti della tassazione la lunghezza dei filati ritorti di cui ai numeri 1, 2, 4 e 10 viene moltiplicata per il numero dei filati semplici di cui è composto il ritorto.

12°) Per ogni chilogrammo di filato, costituito da filati semplici diversamente tassati, si applica la media ponderale delle imposte relative ai filati semplici di cui il filato ritorto è composto, a meno che i filati componenti il ritorto abbiano scontato l'imposta propria.

« Il primo e secondo comma dell'articolo 11 sono rispettivamente sostituiti dai seguenti:

« L'articolo 10 del decreto legislativo 3 gennaio 1947, n. 1, è sostituito come segue:

« I fabbricanti che abbiano una produzione annua presunta di filati corrispondente ad una imposta complessiva annua non superiore a lire 800.000 sono considerati artigiani e, come tali, possono essere ammessi a pagare l'imposta in base alla quantità e qualità di filati da produrre ed alle aliquote d'imposta vigenti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

« Detti fabbricanti, almeno dieci giorni prima dell'inizio della lavorazione, sono tenuti a presentare, al competente Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione, apposita dichiarazione di lavoro bimestrale, se lavorano per un periodo di tempo superiore a sei mesi, oppure un'unica dichiarazione per tutto il periodo di attività nell'anno, se la loro lavorazione ha carattere stagionale ed in ogni modo non superiore a sei mesi ».

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Deferimento di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta dell'altro ieri, ritengo che i seguenti disegni di legge, già stampati e distribuiti: « Contributo per le spese di sorveglianza governativa per i servizi pubblici di trasporto soggetti a concessione, o ad autorizzazione » e « Modifiche alle disposizioni concernenti il Comitato interministeriale dei prezzi » possano essere deferiti alle Commissioni competenti in sede legislativa.

Inoltre, la proposta di legge trasmessa dal Senato concernente disposizioni per la « Commissione parlamentare di vigilanza sulle radio diffusions », può essere, invece, inviata alla competente Commissione in sede normale.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere a quali criteri si uniformano le concessioni di autorizzazione ai produttori di specialità farmaceutiche in relazione al tempo e al modo di evasione delle domande che vengono presentate.

« SABATINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se risponde a verità la notizia pubblicata da al-

cuni giornali — fra i quali il quotidiano di informazioni economico-finanziarie *Il Globo* — e secondo la quale sarebbero allo studio provvedimenti intesi ad emendare un articolo del Codice penale, emendamento che porterebbe a considerare reato la non collaborazione.

« SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere, anche in relazione a precedente interrogazione e all'interessamento costante e pressante delle autorità amministrative e sindacali locali, se non ritenga di considerare con particolare diligenza ed urgenza il gravissimo e cronico stato di disoccupazione dei lavoratori edili del comune di Urbino e se non ritenga di accogliere, almeno in parte — di concerto, per quanto di sua competenza, col Ministro dei trasporti — le richieste più volte avanzate direttamente o indirettamente al suo Ministero, ed in particolare dirette alla esecuzione delle seguenti opere:

a) riarmamento del tratto ferroviario Urbino-Fermignano e ricostruzione dei fabbricati della stazione;

b) costruzione dell'edificio degli uffici statali;

c) costruzione del secondo lotto dell'ospedale civile;

d) completamento dell'acquedotto cittadino;

e) costruzione di alloggi popolari.

« CAPALOZZA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'industria e commercio e della agricoltura e foreste, per conoscere se non intendano intervenire efficacemente presso le società elettriche piemontesi raggruppate nella S. I. P. onde ottenere una radicale revisione del sistema di tariffazione dell'energia elettrica che comporti tra l'altro l'abolizione dei diritti fissi che incidono alle volte per un importo molto superiore a quello dell'energia elettrica effettivamente consumata, abolizione caso mai compensata da una obbligazione — ma sempre concordata — che risarcisca le società produttrici di energia elettrica delle spese sino ad oggi allegate a giustificazione dei diritti fissi.

« Alla risoluzione di tale vertenza è intimamente connessa la vitalità o meno delle aziende artigiane piemontesi, di quelle agricole utenti motori elettrici per irrigazione e delle industrie stagionali, le quali tutte si tro-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

vano ora fortemente in crisi per tale ingiustificato onere che incide fortemente sui costi di produzione.

« BIMA, CAGNASSO, FERRARIS ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere se non ritenga opportuno — qualora non sia ancora stato fatto — prospettare al Governo francese l'urgente ed indilazionabile necessità della riattivazione della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia ed in conseguenza Cuneo-Nizza, tanto più nella imminenza della concreta attuazione dell'Unione doganale italo-francese.

« BIMA, CAGNASSO, FERRARIS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali non è stata disposta l'esecuzione di alcuna opera pubblica nel comune di Roscigno né con i fondi stanziati per l'esercizio finanziario 1948-49, né tanto meno con i fondi ERP per il Mezzogiorno, di cui alla legge del dicembre 1948.

« L'interrogante fa presenti le condizioni antigieniche, incivili, veramente pietose in cui versa l'abitato di Roscigno: permanente minaccia di frane, mancanza di acquedotto e di fognatura, cimitero in abbandono, abitazioni pericolanti e vergognose per esseri umani.

« Fa altresì presente che la popolazione di Roscigno è a buon diritto quanto mai indignata per la continua dimenticanza delle sue più elementari necessità da parte degli uffici centrali e periferici del Ministero dei lavori pubblici, dimenticanza che è in netto contrasto con le ripetute promesse del periodo elettorale.

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere cosa intende fare circa la ricostituzione dei Consigli di amministrazione alle Casse marittime e se ritiene necessario riconoscere, come per gli altri Istituti di diritto pubblico, la rappresentanza del personale dipendente dai predetti Enti in seno ai Consigli stessi.

« FARALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se ed in quali forme concrete intendano partecipare alla celebrazione del bicentenario della nascita di Domenico Cimarosa sia in

Aversa, dove egli ebbe i natali il 17 dicembre 1749, sia a Napoli, dove ebbe l'istruzione e l'avvio alla gloria, che si diffuse poi per tutta l'Italia e per il mondo.

« La città di Aversa ha già costituito un comitato per la celebrazione del suo grande figlio e si augura che altro comitato sorga a Napoli, con l'intervento dei rappresentanti del Governo e dei maggiori esponenti dell'arte e della cultura, per una degna celebrazione di questo grande italiano non solo nella sua città natale, ma anche a Napoli ed in tutta l'Italia attraverso la Radio.

« NUMEROSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se e quando intendano provvedere alla sistemazione della strada ex militare, costruita dagli alleati, che parte dalla via nazionale Aversa-Napoli (località Purgatorio), attraversa la strada provinciale Trentola-Parete e finisce sulla provinciale Santa Maria a Cubito per Qualiano, Marano e Napoli, da una parte, e per via Ischitella, Villa Literno e Cancellone, dall'altra.

« Detta strada, della lunghezza di chilometri 7,900 e della larghezza media di metri 10, compresi i fossi interrati, è al centro di una vasta zona agricola, molto ubertosa e ricca di moderni frutteti, dell'estensione di circa 10 mila ettari, compresi nei tenimenti di Aversa, Lusciano, Giugliano, Parete, Trentola, Qualiano e Marano: essa costituisce l'arteria principale e attualmente quasi l'unica di tutta la piana, in quanto dal tempo della sua costruzione le vie vicinali, compresi i cavoncelli, che prima servivano di accesso ai fondi, sono state naturalmente abbandonate o interrate e molte di esse interrotte dall'attraversamento della strada medesima.

« La sistemazione della predetta via, che importa anche l'espropriazione del suolo e la costruzione di ponti in muratura sulle vie vecchie e sui cavoncelli attraversati, costituisce un'opera di notevole importanza e di utilità generale non solo per l'agricoltura e per il normale deflusso delle acque superficiali, ora irregolare e pericoloso, ma per il traffico in genere tra le due provincie di Napoli e di Caserta e per l'approvvigionamento di Roma e di Napoli; difatti la nuova strada riduce sensibilmente i percorsi e rende più sollecito ed economico il trasporto dei prodotti agricoli (specie frutta e verdura) ai due grandi centri di consumo.

« Sistemata a cura dello Stato, la nuova strada potrà essere classificata provinciale e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

passata alle provincie di Napoli e di Caserta per la parte a ciascuna spettante.

« Le popolazioni interessate attendono dall'intervento diretto dei Ministri competenti non solo il sollecito esame della questione e la progettazione dell'opera, ma lo stanziamento dei fondi occorrenti per la sua rapida esecuzione nell'interesse generale e per il miglioramento effettivo dell'agricoltura, dei traffici in genere e del trasporto, in specie delle derrate agricole, ai centri vicini e lontani di mercato e di consumo.

« NUMEROSO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se non creda opportuno procedere ad una revisione delle servitù militari, che ancora gravano sul golfo della Spezia, contrastando lo sviluppo turistico e quindi rendendo ancor più difficile la ripresa economica di una zona tanto rovinata dalla guerra e dalla crisi del dopo-guerra.

« Pure restando fermo che La Spezia, legata nella prospera, come nell'avversa fortuna alle sorti della Marina militare, non desidera certo perdere la sua prerogativa di piazzaforte e di base navale, si crede però possibile la modifica di vincoli e divieti, che appaiono ormai anacronistici rispetto agli odierni mezzi bellici. In modo particolare la interrogante chiede se non creda opportuno che si addivenga alla nomina di una Commissione mista di rappresentanti della Marina e degli Enti locali più interessati, in modo da esaminare sul luogo le richieste già insistentemente avanzate dagli Enti stessi, quali ad esempio: *a*) la concessione almeno temporanea di un tratto di banchina alla Spezia a società sportive marinare le quali, promovendo nelle acque sempre placide del golfo regate veliche, gare di nuoto e di canottaggio, contribuiranno a richiamare sportivi e turisti; *b*) la smilitarizzazione, ad oriente del golfo, della zona di Maralunga e Maramozza, privilegiata dal punto di vista climatico e panoramico; *c*) a occidente: la concessione alla popolazione di Marola di un accesso al mare migliore di quello attuale, che è ristrettissimo e coincide con lo sbocco del canale di spurgo; *d*) il trasferimento della polveriera di Panigaglia, con la conseguente possibilità di utilizzare tale insenatura per gli usi civili e l'autorizzazione a costruire stabilimenti balneari nell'isola Palmaria, nella zona prospiciente Portovenere; *f*) il libero accesso, almeno nelle ore diurne, alla pittoresca isola del Tino.

« GOTELLI ANGELA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per cui, dopo avere in un primo tempo senz'alcuna ragione sciolta l'amministrazione di Foggia dell'Ente autonomo delle case popolari, non provvede ancora alla nomina di quel Presidente e proroga invece di tre mesi il Commissariato governativo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« IMPERIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno promuovere un provvedimento legislativo col quale il beneficio del transitorio passaggio in gruppo A, concesso dall'articolo 11 del decreto legislativo 1° aprile 1948, n. 349, al personale di Gruppo B dell'amministrazione doganale venga esteso anche agli impiegati, la cui promozione al grado IX è avvenuta senza esame.

« Dato che il beneficio suddetto rappresenta un atto di giustizia riparatrice nei confronti di impiegati, che leggi precedenti manifestamente inique avevano senza ragione sacrificato nelle loro legittime aspettative di carriera, sembra del tutto inopportuno limitare la portata di tale atto di giustizia e creare una nuova grave sperequazione, escludendo dal beneficio stesso gli impiegati che ebbero la promozione senza esame quando la promozione dovette avvenire in tale forma, indipendentemente dalla loro volontà, per effetto della disposizione generale del regio decreto 6 gennaio 1942, n. 27, che sospese gli esami per la durata della guerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« LUCIFREDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non sia d'avviso che i reduci partecipanti al concorso riservato per soli titoli (vedi supplemento n. 1 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 158 del 14 luglio 1947), che hanno riportato in una precedente prova d'esame una votazione complessiva di sessanta centesimi, ovvero quaranta settantacinquesimi, debbano essere assunti nei ruoli ad esaurimento di graduatoria, nel periodo massimo di un triennio, a decorrere dalla pubblicazione del decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 830, di cui alla *Gazzetta Ufficiale* del 7 luglio 1948, in considerazione del fatto che, se laureati reduci, nei prossimi esami, con la sola prova orale e col minimo punteggio di sessanta centesimi, godranno del beneficio dell'assunzione nei ruoli ad esaurimento di graduatoria, a più forte ra-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

gione ne hanno diritto gli idonei e gli abilitati reduci, che hanno superato in un precedente concorso una prova in cui, oltre al vaglio dell'orale, vi era anche l'eliminatória della prova scritta. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della pubblica istruzione e della difesa, per sapere se risponde a verità la notizia assai diffusa negli ambienti della scuola che le Commissioni preposte alla valutazione dei titoli nei concorsi generali a cattedre nelle scuole secondarie non hanno valutato, o non intendono valutare, il servizio militare non di leva prestato dopo il conseguimento della laurea, come servizio scolastico.

« Il fatto che detto servizio militare venga equamente valutato nei concorsi speciali (per soli titoli e per titolo e per esami) non costituisce ragione sufficiente per la mancata valutazione nei concorsi generali e ciò per le seguenti ragioni:

1°) non tutte le classi di concorso hanno posti disponibili nei concorsi riservati, mentre tali posti non mancano nei concorsi generali;

2°) è stato finora norma costante del Ministero della pubblica istruzione, valutare il servizio militare prestato dopo il conseguimento della laurea come servizio scolastico.

« L'interrogante chiede inoltre che vengano pubblicate le tabelle di valutazione dei titoli dei suddetti concorsi, analogamente a quanto è stato fatto per i concorsi delle scuole elementari. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere per quali ragioni la stazione di Brindisi — classificata principale — viene retta da un capo stazione di prima classe, mentre capi stazione principali vengono tenuti in impianti di grado inferiore. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« SEMERARO SANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali misure intenda adottare per fare in modo che vengano alfine definite le istruttorie a carico dei detenuti imputati di reati commessi in provincia di Rovigo nelle giornate del 14-15 luglio 1948.

« Si ritiene opportuno far presente che a quasi sette mesi dalla data predetta ancora

nessun imputato è stato giudicato, e molti, fra loro, stanno scontando un periodo di detenzione preventiva che in diversi casi almeno sarà superiore certamente alla pena che verrà comminata. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« CAVAZZINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se non intenda opportuno revocare il provvedimento che prevede il rimborso, da parte dei reduci della guerra di liberazione, delle somme pagate ai loro familiari, a titolo di sussidio; somme che servirono in un momento di estrema necessità e che resero poi meno penoso l'inserimento dei reduci nella vita civile, dopo un periodo spesso assai lungo di disoccupazione.

« Per sapere se, in via subordinata, non intenda concedere una lunga ratizzazione del credito dello Stato con uno sborso che non superi, comunque, il cinque per cento del salario mensile del reduce; e se non creda infine di provvedere urgentemente per evitare atti coattivi, sequestri mobiliari e conseguenti atti di vendita nei confronti della benemerita categoria di cui trattasi.

« Quanto sopra, per la natura speciale del credito dello Stato, rappresentato al Nord fino al 25 aprile 1945 da un Governo illegittimo; e per non avere poi il Governo legittimo provveduto a trattenere al reduce, all'atto del congedo, sulle sue competenze, le somme da lui dovute per ragioni indipendenti dalla sua volontà, ma per disposizioni dello stesso Governo illegittimo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« VIOLA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se ritenga di poter venire incontro al desiderio di moltissimi partecipanti ai concorsi per cattedre ed abilitazione nelle scuole di istruzione media, dando disposizioni affinché:

1°) sia dato un tempestivo avviso di 30 giorni almeno prima della prova agli ammessi alle prove orali;

2°) sia reso noto almeno tre mesi prima l'inizio delle prove orali dei concorsi per reduci ed assimilati.

« E ciò per consentire che gli aspiranti si predispongano con tutta serenità alle prove sopradette.

« Per conoscere, inoltre, se non ritenga necessario disporre che a quei candidati, che per comprovati seri impedimenti di salute non abbiano potuto presentarsi alla prova orale nel giorno fissato, sia consentito in via ecce-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

zionale di sostenere la prova in altra data, da fissarsi dalla Commissione, durante l'espletamento delle prove orali per gli altri candidati. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« DE MEO, SEMERARO GABRIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se ritenga disporre al più presto lo studio di un progetto, sia pure di larga massima, per la costruzione di una variante per Melfi alla linea ferroviaria Spinazzola-Rocchetta-Avellino.

« Tale variante è stata richiesta da un Comitato appositamente costituitosi in Melfi e risponde ad una sentita esigenza di numerosi comuni di quella zona, che certamente potrebbero trarne un efficace impulso per un maggior sviluppo economico.

« Il Ministro dei trasporti, già interrogato, ha fatto presente che lo studio della variante rientra nella competenza del Ministro dei lavori pubblici, al quale l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe limitarsi a fornire il proprio parere tecnico sullo studio di massima che verrà eseguito. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« MAROTTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga necessario precisare, per una più esatta applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 61, se, ai fini della valutazione dell'anzianità per gli aspiranti al posto di agente daziario, possa essere anche computato il servizio prestato alle dipendenze degli appaltatori delle imposte di consumo, le cui gestioni sono state poi assunte in economia dai rispettivi comuni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« MAROTTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se sia vero (e nell'ipotesi affermativa per quali motivi) che si facciano affluire al Centro esperienze e addestramento Commissariato di Maddaloni (provincia di Caserta) operai e personale in genere da altre località, mentre sul posto vi è un notevole numero di disoccupati già appartenenti all'ex stabilimento militare Energon, che indubbiamente hanno specifico diritto alla preferenza nell'assunzione di personale da parte del C.E.A.C.

« La situazione dei disoccupati a Maddaloni, in conseguenza della soppressione dell'Energon, è veramente grave e sarebbe una

evidente ingiustizia non assorbire nel C.E.A.C. il maggior numero possibile degli ex dipendenti dell'Energon. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« NUMEROSO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno, delle finanze e del tesoro, per conoscere:

1°) il motivo per cui l'addizionale ECA — istituita col decreto-legge 30 novembre 1937, n. 2145 — non viene interamente corrisposta agli Enti comunali di assistenza nell'entità prelevata ai singoli comuni;

2°) quale destinazione viene data alle somme non corrisposte secondo la specifica finalità;

3°) quale è l'Ente che tali somme amministra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« BIMA ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla possibilità di risolvere in parte il problema nazionale della disoccupazione mediante l'immediata attuazione di un piano di razionale popolamento della Sardegna, dato che il problema della disoccupazione riassume ed aggrava tutti gli altri problemi del Paese, e non può essere attualmente risolto, né con la redistribuzione in altre regioni, né con la emigrazione, né con lo sbocco coloniale; mentre la Sardegna, terra non inferiore in complesso per risorse naturali (suolo, sottosuolo, litorale) a nessun'altra regione d'Italia, debellata totalmente la malaria, necessita urgentemente, dal punto di vista numerico e della distribuzione, di un razionale aggiornamento demografico che ne sviluppi l'assetto economico-sociale, per ragioni storiche, arretrato e depresso; senza di che la disoccupazione aumenterà anche in Sardegna e la stessa attuale popolazione perderà gli elementi più attivi che già tendono ad emigrare.

« Tale possibilità è additata da studiosi e politici italiani e stranieri, sull'esempio di riusciti piani di colonizzazione interna realizzati in altri Paesi, principalmente in America e in Russia; e particolarmente significative sono le recenti dichiarazioni del Ministro Zellerbach, Capo della missione di controllo E. R. P. per l'Italia, a Roma, e del signor Antonini, presidente del Consiglio italo-americano del lavoro, a Sassari, sulla funzione nazionale che la Sardegna potrebbe e dovrebbe assolvere nell'attuale momento.

« Invero nessun'altra realizzazione in Italia sarebbe di questa più rispondente allo spirito e alle finalità del piano E. R. P.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1949

« Infatti solo lo Stato, con i mezzi e per i fini che gli sono propri, può affrontare le difficoltà di ordine finanziario, giuridico e sociale che il piano comporta, nella composizione e nel trasferimento dei contingenti di colonizzazione, nella scelta e nell'allestimento delle nuove sedi e nella disciplina dei rapporti economici tra i coloni e i proprietari della terra.

« Si noti che in rapporto ad una certa aliquota di popolazione che potrebbe trasferirsi in Sardegna, con i fondi impiegabili in sussidi di disoccupazione e in fonti di occupazione non immediatamente produttive, il Governo potrebbe coprire in gran parte le spese occorrenti per le opere di stanziamento in Sardegna di quella determinata aliquota; opere che dovrebbero consistere, non esclusivamente nella grande bonifica e nell'appoderamento immediatamente intensivo, ma soprattutto nella creazione di numerosi piccoli centri e di villaggi lineari all'interno e lungo le coste dell'Isola, utilizzando per la trasformazione fondiaria la collaborazione, resa obbligatoria pena l'esproprio, dei proprietari dei terreni circostanti. E l'Ente sardo di colonizzazione opportunamente aggiornato ed indirizzato alle sue vere finalità di interesse nazionale e di redenzione dell'Isola, può fornire lo strumento legislativo ed amministrativo per l'immediato inizio dell'opera.

« FADDA, SAILIS, CARA ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé 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.

Comitato segreto.

PRESIDENTE. Ricordo che, conformemente all'ordine del giorno, la Camera si riunirà subito in comitato segreto per l'approvazione del bilancio interno della Camera per l'esercizio finanziario 1949-50 e del conto consuntivo per l'esercizio finanziario 1946-47.

La seduta termina alle 19.30.

*Ordine del giorno per la seduta di martedì
8 febbraio 1949.*

Alle ore 16:

1. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

« Abrogazione dell'articolo 19 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, numero 383 ». (250) (*Approvato dal Senato*) — (Relatore: Resta).

« Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1948, n. 1427, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione e concernente modificazioni al regime fiscale di taluni prodotti soggetti ad imposta di fabbricazione ». (256) — (Relatore: Scoca).

2. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:*

contro il deputato PIETRO AMENDOLA, per il reato di cui all'articolo 595, primo e secondo capoverso, del Codice penale (diffamazione a mezzo della stampa) (Doc. II, n. 26). — (Relatori: *per la maggioranza*, Camposarcuno; *per la minoranza*, Assennato);

contro il deputato CALANDRONE, per il reato di cui all'articolo 664 del Codice penale (distruzione o deterioramento di affissioni) (Doc. II, n. 48) — (Relatore: Bucciarelli Ducci).

3. — *Discussione della proposta di legge:*

ZACCAGNINI e RUMOR: « Sulla direzione delle aziende municipalizzate per l'esercizio delle farmacie ». (259) — (Relatore: Zaccagnini).

4. — *Discussione del disegno di legge:*

« Modificazioni al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, recante provvedimenti per la cooperazione ». (202) — (Relatore: Foresi).

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO