

CLXXVIII.

SEDUTA DI LUNEDÌ 14 FEBBRAIO 1949

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE.	6273
Disegno di legge (Trasmissione dal Senato):	
PRESIDENTE.	6273
Proposta di legge (Trasmissione dal Senato):	
PRESIDENTE.	6273
Interrogazioni (Svolgimento):	
PRESIDENTE.	6274
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	6274
PAOLUCCI.	6274, 6277
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	6276, 6279
COLITTO.	6279, 6283
RODINÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	6281, 6282
FERRARIO.	6281
SCELBA, <i>Ministro dell'interno</i>	6283
MALAGUGINI.	6284
DEL BÒ.	6286
PERRONE CAPANO, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	6286
MARCHESI.	6287
Interpellanze (Svolgimento):	
PRESIDENTE.	6289
GUADALUPI.	6289, 6309
LATANZA.	6298, 6312
SALERNO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	6303
LA PIRA, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	6306
LATORRE.	6307
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):	
PRESIDENTE.	6313, 6316, 6317
VIOLA.	6316
SEMERANO SANTO.	6317

La seduta comincia alle 16,30.

PARRI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che hanno chiesto congedo i deputati Almirante, Facchin, Giacchero, Marengi, Pera, Pignatelli e Martinelli.

(Sono concessi).

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera il disegno di legge, approvato nella seduta dell'11 corrente:

«Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1948-1949 (secondo provvedimento)».

Sarà stampato, distribuito e inviato alla Commissione competente.

Trasmissione dal Senato di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso la proposta di legge, di iniziativa del senatore Raffener, approvata nella seduta del 10 corrente:

«Modifica al decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, concernente la revisione delle opzioni degli alto atesini».

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Paolucci, al Ministro dei trasporti, « per sapere se e quando si procederà alla ricostruzione, tanto attesa dalle popolazioni interessate, e che non può più essere dilazionata: 1°) di quei tronchi della ferrovia Sangritana distrutti dalla guerra e non ancora riattivati, tra cui quello Ortona Città-Ortona Marina, e l'altro Archi-Castel di Sangro, con relative deviazioni; 2°) della ferrovia Chieti scalo-Chieti città, pure totalmente distrutta dalla guerra, con la prosecuzione fino a Guardiagrele, anche essa di vitale importanza e di urgente necessità ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei rispondere anche ad altra analoga interrogazione presentata dall'onorevole Paolucci non iscritta all'ordine del giorno di oggi.

PRESIDENTE. Sta bene. L'altra interrogazione è del seguente tenore:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando si procederà alla prosecuzione della ricostruenda ferrovia Chieti Scalo-Chieti Città (distrutta dalla guerra) fino a Guardiagrele, che è di vitale importanza e di urgente necessità ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 26 ottobre 1947 è stato autorizzato il ripristino dei tronchi Marina San Vito-Crocetta-Archi, Marina di Ortona-Crocetta e diramazione Archi-Atessa della ferrovia Sangritana, con la sostituzione dello scartamento ridotto con quello normale. I lavori relativi al tronco Ortona Città-Ortona Marina non vengono però ancora eseguiti a causa degli studi in corso, in dipendenza della grave frana di Ortona, che interessa anche la ferrovia Sangritana. Essi saranno iniziati al più presto, appena ultimati gli studi anzidetti in corso di avanzata elaborazione.

La ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro è stata classificata in terza categoria e cioè tra le ferrovie che possono essere sostituite da linee automobilistiche, dalla Commissione del piano regolatore delle ferrovie. Successivamente il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel pronunciarsi sul progetto di massima presentato dalla società

concessionaria per la ricostruzione della ferrovia, ha espresso l'avviso, in data 30 novembre 1947, che il ripristino dell'ultimo tronco Archi-Castel di Sangro non sarebbe produttivo se non dopo la ricostruzione della linea statale Isernia-Sulmona, alla quale lo stesso tronco si allaccia nella stazione di Castel di Sangro e che pertanto deve soprassedere alla riattivazione del tronco medesimo finché non sia decisa la ricostruzione della predetta linea statale.

Poiché, secondo il programma predisposto dalle Ferrovie dello Stato, è da prevedere che detta linea potrà essere completamente riattivata entro il 1951, la società ha recentemente richiesto di procedere alla ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro, per cui è in corso l'esame della relativa proposta da sottoporre al parere della Commissione per il piano regolatore delle ferrovie presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio superiore medesimo: dopo di che sarà esaminata la possibilità di provvedere alla detta costruzione in relazione alle condizioni del bilancio e nel quadro delle reali e più pressanti esigenze dei trasporti in Italia.

In quanto alla distrutta ferrovia Chieti Città-Chieti Scalo, si è provveduto col decreto legislativo 12 aprile 1948 ad autorizzare la costruzione di una filovia in sostituzione della ferrovia distrutta. Il progetto della filovia, presentato recentemente dalla società concessionaria, è stato già ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e si sta ora predisponendo, in relazione anche alle richieste presentate dal comune di Chieti, al relativo atto di concessione da sottoporre al Ministero del tesoro.

In quanto alla ferrovia Chieti-Guardiagrele, il problema, la cui soluzione non può ritenersi urgente, è stato sottoposto al parere della Commissione per il piano regolatore delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici, e appena avuto tale parere non si mancherà di esaminare come impostare il problema di carattere finanziario, in funzione, come è ovvio, di quelle che potranno essere le disponibilità di bilancio e della preferenza che occorre dare alla ricostruzione di ferrovie preesistenti.

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

PAOLUCCI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, solo in parte posso dichiararmi soddisfatto della risposta data dall'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti, solo in parte e precisamente per quella che mi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

dà l'assicurazione che si provvederà senz'altro, appena studiata la possibilità di eliminare le conseguenze della grave frana verificatasi in Ortona, alla ricostruzione del tratto Ortona Città-Ortona Marina, che è indispensabile per il collegamento della ferrovia sangritana con quella statale Lecce-Milano.

Io mi ero interessato, fin dal tempo della Costituzione, della ricostruzione del tronco in oggetto ed anche degli altri della distrutta ferrovia sangritana, ed avevo avuto risposta, nella seduta del 6 febbraio 1947, dall'onorevole Ministro dei trasporti, che si stava provvedendo allo studio di quel problema.

Mi permetto ora di sollecitare, di pregare vivamente l'onorevole Sottosegretario perché, appena completati gli studi che concernono la eliminazione degli effetti della frana anzidetta, si proceda senz'altro alla ricostruzione di quell'ultimo tratto Ortona città-Ortona Marina, che è di vitale interesse anche per il porto di Ortona.

Per quanto concerne la ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro, non posso dirmi soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario perché quelle popolazioni — martoriate dalla guerra, di ben 35 comuni della provincia di Chieti e potrei tutti elencarli — sono oggi completamente tagliate fuori dal mondo: non v'è alcuna comunicazione coi centri, tranne un servizio automobilistico che passa per alcuni di quei comuni disgraziatissimi una volta al giorno.

E come si fa a sostituire la ferrovia sangritana con un servizio automobilistico che potrà — se mai — sopperire alle necessità dei passeggeri, ma mai alle necessità dei traffici, dei commerci e della ricostruzione?

Prego dunque l'onorevole Sottosegretario di voler tener presenti le necessità urgenti, indilazionabili di quelle popolazioni. Ripeto, si tratta delle popolazioni di 35 comuni della provincia di Chieti, compresi tra il Sangro e l'Aventino, tra la Maiella e l'Adriatico, popolazioni che attendono fiduciose, ma la cui fiducia sta oggi per avere un limite: sono popolazioni martoriate dalla guerra! In quei paesi si vive ancora nelle grotte, onorevole Sottosegretario! Si vive ancora una vita d'inferno!

Continuare a tenere quella forte gente d'Abruzzo, sobria, paziente, tenace, dura come le rocce della sua montagna ma ormai ridotta alla disperazione, fuori dal mondo, non credo che sia una cosa che possa, oggi, sopportarsi ancora!

Prego dunque l'onorevole Sottosegretario che appena saranno ultimati gli studi relativi alla ricostruzione della ferrovia di Isernia (ma quale connessione vi è tra questa ferrovia e la sangritana?) si dia corso senz'altro alla ricostruzione della sangritana, che interessa oltre 100 mila cittadini.

Per quanto riguarda la terza parte della mia interrogazione, quella relativa alla ricostruzione della ferrovia Chieti-Chieti Scalo, non posso essere d'accordo con il Ministro dei trasporti, allorché ha ritenuto e ritiene che la ferrovia, che era a trazione elettrica, possa essere sostituita agevolmente da una semplice filovia; ma quest'ultima, onorevole Sottosegretario, potrà soltanto sopperire, se mai, alle necessità del traffico urbano, non potrà invece mai sostituire la ferrovia elettrica distrutta, che deve essere ricostruita perché collegava il capoluogo di Chieti alla stazione di Chieti, cioè collegava il centro, la sede della provincia, con la ferrovia Roma-Pescara e quindi con la litoranea Lecce-Milano.

Come può una semplice filovia effettuare il trasporto delle merci, come può la stessa filovia sopperire alle esigenze del trasporto degli stessi passeggeri, che sono innumerevoli? Occorre considerare che a Chieti scalo fioriscono molte industrie: tra cui la « cellulosa », ove lavorano centinaia di operai; c'è anche la manifattura dei tabacchi con numerose maestranze, tanto per citare gli stabilimenti più importanti; vi è poi un forte quantitativo di persone che si recano quotidianamente a Chieti capoluogo, che è dotata di ottime scuole d'ogni specie, quali forse non hanno tutti i capoluoghi di provincia. Orbene, come può una massa di migliaia di passeggeri (studenti, operai, impiegati, commercianti) servirsi di una semplice filovia?

Onorevole Sottosegretario, interpretando i voti della città di Chieti, i voti dell'amministrazione comunale democristiana di Chieti, i voti di oltre venti comuni della Provincia, i voti delle Camere di commercio di Chieti, l'Aquila, Teramo, Pescara; i voti delle deputazioni di queste quattro provincie di Abruzzo ed anche di quelle della Campania, ed i voti, inoltre, delle associazioni di industriali e commercianti e delle Camere del lavoro — voti fatti al Governo in innumerevoli ordini del giorno, in comizi, in assemblee — affermo la necessità e l'urgenza — inderogabili — della ricostruzione della Chieti-Scalo, non solo, ma anche del suo prolungamento fino a Guardiagrele.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

E non v'è dubbio che tale linea ferroviaria gioverebbe, in ogni campo, immensamente, a tutto il retroterra adriatico e tirrenico, perché verrebbe a costituire il collegamento più breve tra i due mari.

Si è detto, onorevole Sottosegretario, da lei, che quella filovia soddisferebbe a sufficienza le necessità della popolazione; io le ho dimostrato il contrario; ella ha detto altresì che non si ravvisa la necessità della ricostruzione della Chieti-Scalo perché il suo percorso sarebbe troppo breve: ma questo è un argomento che milita in favore delle popolazioni interessate ed anzitutto di quella di Chieti, perché, data la brevità del percorso, le spese della ricostruzione non saranno ingenti!

La scarsità del tempo concessomi non mi consente di aggiungere altro, onorevole Sottosegretario; voglio solo limitarmi a rilevare come tutti i comuni interessati alla costruzione della ferrovia Chieti-Guardiagrele abbiano espresso voti, come dicevo prima, in innumerevoli ordini del giorno, perché a quella costruzione si proceda. E badi che si tratta di comuni retti da amministrazioni del suo partito ed ai quali, durante la campagna elettorale del 18 aprile, si promise formalmente la costruzione di quella ferrovia!

Mi limiterò, onorevole Sottosegretario, a leggerle soltanto alcune frasi dell'ordine del giorno conclusivo approvato all'unanimità dall'amministrazione comunale di Chieti, in data 7 febbraio 1949: «Eleva la sua vibrata protesta per il ritardo frapposto e per gli ostacoli sollevati alla soluzione del vitale problema della ricostruzione della Chieti-Scalo e del suo necessario completamento rappresentato dalla costruzione della Chieti-Guardiagrele. Esprime al Governo il suo rincrescimento e ne richiama l'attenzione anche nei riguardi dello stato d'animo delle popolazioni interessate che ancora una volta vedono frustrate le loro aspirazioni».

E, in merito alla filovia, la stessa amministrazione comunale «respinge la motivazione del decreto di concessione 12 aprile 1948 in cui si dichiara che il filobus sostituisce a tutti gli effetti la ferrovia elettrica Chieti-Chieti Scalo distrutta dagli eventi bellici, riconfermando il diritto inalienabile alla ricostruzione della suddetta ferrovia con il tracciato e le caratteristiche adeguate al progresso tecnico ed alla necessità di rendere identiche tali caratteristiche a quelle della rimanente rete provinciale, ivi compresa la progettata Chieti-Guardiagrele. Segnala infine lo stato pietoso di bisogno in cui versano gli strati

più poveri delle popolazioni oppresse dalla disoccupazione».

Orbene, questa ricostruzione della Chieti-Chieti Scalo, con il prolungamento fino a Guardiagrele, è una necessità viva, impellente, inderogabile, urgentissima, sentita dalle popolazioni di tutta la provincia di Chieti, sentita da tutte le autorità, da tutti gli enti e di quella provincia e delle altre d'Abruzzo, e persino della Campania, per il rapido collegamento, come prima dicevo, di Napoli con l'Adriatico.

È sentita, questa necessità, dalle vostre amministrazioni comunali, da quelle popolazioni che sono state tanto martoriate dalla guerra. Io non vorrei che la provincia di Chieti, che ha avuto oltre la metà dei suoi cento comuni distrutti completamente, o quasi totalmente, dalla guerra, venisse a tal punto trascurata e negletta dal Governo da non ottenere quello che le spetta: la ricostruzione di una ferrovia distrutta, col necessario suo prolungamento che pure si impone, perché cessi la situazione strana, direi assurda, che Chieti, capoluogo di una provincia con cento comuni, rimanga ancora isolata dal territorio della provincia sua stessa!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dello stesso onorevole Paolucci, al Ministro dei lavori pubblici, «per sapere come e quando intenda risolvere l'angoscioso, indifferibile problema delle centinaia di famiglie senza tetto del comune di Ortona, tanto martoriato dalla guerra».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sarò costretto, come al solito, ad esporre una teoria di cifre, non senza rilevare preventivamente all'onorevole Paolucci che il tono della sua interrogazione è tale da far supporre, a chi non lo sapesse, ma probabilmente lo sanno tutti, che per Ortona non si sia fatto niente («per sapere come e quando intenda risolvere...»). Io intendo con le cifre che esporrò dimostrare che si è inteso risolvere — anche se non si è risolto completamente — il problema delle abitazioni in Ortona.

La situazione in Ortona, per quanto riguarda la ricostruzione e la riparazione di case, è rappresentata dai seguenti dati: gli alloggi costruiti nuovi a cura e spese dello Stato sono 228, per un totale di 944 vani e con una spesa di 233 milioni di lire; gli alloggi in corso di costruzione, a cura e spese dello Stato, sempre alloggi nuovi, sono 123, per un complesso di 475 vani e con una

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

spesa di 163 milioni. Gli alloggi la cui costruzione viene disposta per il corrente esercizio finanziario sono 13 per un complesso di 48 vani e con una spesa di circa 15 milioni.

A questi sono da aggiungere 48 alloggi nuovi costruiti dall'U. N. R. R. A.-C. A. S. A. S., per un complesso di 180 vani, con una spesa di 22 milioni 400 mila lire; 18 alloggi per 68 vani e per una spesa di 30 milioni circa, che sono costruiti dal Genio civile con il Fondo della solidarietà nazionale; 12 alloggi per 72 vani con una spesa di altri 30 milioni, da costruirsi ai sensi del decreto 8 maggio 1947, n. 399 per i dipendenti del comune e altri 8 alloggi popolari per 36 vani, per una spesa di 25 milioni, da costruirsi ai sensi dello stesso decreto sopra citato. Sono inoltre da considerare 26 fabbricati per 286 vani riparati a cura dello Stato per un importo di 33 milioni e 400 mila lire; 3 alloggi per 48 vani in corso di riparazione a cura dello Stato, per un importo di 11 milioni, e 2084 alloggi per 6842 vani riparati a cura dei privati, con un contributo dello Stato nella spesa della misura di 145 milioni e 200 mila lire. Sono, infine, in corso di riparazione a cura dei privati, con il contributo dello Stato, altri 423 alloggi corrispondenti a 1070 vani.

In totale, quindi, sono stati costruiti o sono in via di costruzione 375 alloggi per complessivi 1517 vani e con una spesa di 417 milioni e 400 mila lire. Sono stati, inoltre, riparati o sono in corso di riparazione un totale di 2533 alloggi con 8.246 vani e per una spesa, per quanto attiene al contributo dello Stato, di 189 milioni e 600 mila lire (avverto che questa spesa si riferisce soltanto al contributo pagato e non è comprensiva della cifra che corrisponde, invece, ai lavori ancora in corso e da liquidare).

In definitiva, quindi, nel comune di Ortona sono stati costruiti *ex-novo* 375 alloggi corrispondenti a 1517 vani e sono stati riparati o in corso di riparazione 2533 alloggi per 8246 vani. Il tutto con una spesa, a tutt'oggi, di oltre 600 milioni.

A parte quello che si potrà ancora fare nel corrente esercizio per quanto riguarda le riparazioni di altre case private a cura del Genio civile o con il contributo dello Stato, risultano, quindi, ripristinati o costruiti *ex-novo* a Ortona, in totale, 2908 alloggi corrispondenti a circa 10 mila vani.

Se si tiene conto che la popolazione di Ortona potrà, *grosso modo*, essere valutata

intorno ai 18-20 mila abitanti in totale, l'onorevole Paolucci dovrà riconoscere che, con il lavoro che si è svolto in Ortona, si è ripristinata, quasi, la situazione media generale, non dico italiana, ma di quelle regioni italiane che, purtroppo, sono più deficitarie in materia di alloggi. Il che sta a dimostrare che per Ortona qualcosa si è fatto e che si è fatto certamente più che in altri posti. Posso anche aggiungere che con le disposizioni del disegno di legge che tra poco sarà presentato all'esame e all'approvazione del Parlamento si conta di dare a questi centri più gravemente danneggiati dalla guerra un valido contributo ed un valido impulso per tutto quello che vi è ancora da fare, specialmente in materia di ricostruzione vera e propria dei fabbricati.

D'altra parte, a maggior conferma di quanto ho detto, risulta che sono tuttora giacenti circa 500 domande al comune di Ortona per assegnazione di alloggi e se si tiene conto che queste domande evidentemente comprendono anche quelle di coloro i quali desiderano legittimamente di sistemarsi meglio di quello che non siano attualmente, si deve concludere che il problema delle abitazioni ad Ortona se non può considerarsi risolto (perché il considerarlo risolto significherebbe aver fatto un'oasi in tutto il Paese) il problema delle abitazioni ad Ortona, dico, è stato validamente considerato ed affrontato con larghezza di mezzi, di cui certo non ci si può lamentare.

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

PAOLUCCI. Riconosco che per la mia città di Ortona si è fatto qualcosa: dovrei essere dominato da spirito settario e animato da preconcetti, per non riconoscerlo.

Ma mi permetto di rilevare, onorevole Sottosegretario, che non si è fatto tutto quanto poteva, e doveva farsi, specialmente se si tien conto del martirio di quella città, martirio che è bene sia conosciuto da voi, onorevoli colleghi.

La città di Ortona è, con Cassino, la più martoriata dalla guerra. Io vi espongo dei dati, e voglio solo farvi rilevare che in Ortona vi fu una battaglia che durò ben 25 giorni, battaglia che la distrusse completamente.

Pensate che dopo questi 25 giorni la mia città era un mare di fumanti macerie. Secondo gli stessi bollettini dell'8^a Armata, un milione e duecentomila proiettili di artiglieria vennero lanciati sulla città martire, che meritò l'appellativo, in un comunicato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

della stessa 8ª Armata, di «piccola Stalin-grado», perchè si combattè casa per casa, strada per strada, e 25 giorni — ripeto — durò la battaglia!

Citerò i dati di questo tragico bilancio, forniti dall'ufficio dell'anagrafe del Comune. Devo chiarire che i tedeschi ordinarono la evacuazione della città ai primi di novembre, ma della popolazione civile rientrarono, rischiando la vita, oltre 7 mila persone, attraverso la linea del fuoco: si occultarono nei sotterranei, nelle cloache, nelle gallerie della ferrovia, nel cimitero, nell'ospedale, e si trovarono nella mischia, presi tra i due fuochi, per 25 giorni. Nel cimitero, molti che si erano rifugiati nelle tombe, nelle tombe stesse trovarono la morte!

I morti furono 525; i cittadini fucilati dai tedeschi per rappresaglia 34; i cittadini morti nel territorio del comune, seppelliti in tombe provvisorie, là dove caddero, e di cui l'atto di morte non è stato ancora compilato, 207; i cittadini deceduti in altri comuni d'Italia in seguito a ferite riportate ad Ortona, 323; i cittadini deceduti in conseguenza di esplosioni di mine e di altri ordigni, 138; i cittadini dichiarati dispersi perchè dall'epoca in cui sfollarono dalla città non si hanno loro notizie, 77. Totale delle vittime: 1314; i feriti furono 3074; i mutilati e invalidi 193; gli sfollati furono 15.000; gli sfollati che ancora non possono rientrare per mancanza di abitazione, 900.

Distruzioni: tutti gli edifici pubblici, i ponti, tunnel ferroviari, magazzini, depositi, stabilimenti, distrutti; i moli del porto, fatti a brandelli.

Ma parliamo delle case, perchè più interessa oggi, in questa discussione, la statistica delle abitazioni distrutte. Si rileva da questi dati (e io penso che quelli forniti dagli uffici all'onorevole Sottosegretario non siano esatti) che, in cifra totale, le case di abitazione distrutte furono 1230; quelle gravemente danneggiate 1418.

Facendo una media di cinque vani per ogni casa distrutta o gravemente danneggiata, arriviamo a 12.000 vani all'incirca.

Secondo i dati da lei forniti a me oggi in quest'aula, onorevole Sottosegretario, la questione dei senza tetto di Ortona sarebbe risolta. Ma vi sono in graduatoria, già vagliate, oltre 500 domande di assegnazione di alloggio, di famiglie senza tetto, di famiglie che vivono ancora oggi fra le macerie, nei sotterranei, in tuguri, in otto o dieci persone in un unico ambiente, in quelle condizioni di terribile disagio e di promi-

scuità che tanto commossero l'onorevole De Nicola allorchè, Presidente della Repubblica, Ortona ebbe l'onore di accoglierlo fra le sue macerie, e che tanto hanno commosso tutti i Ministri recatisi a visitare i resti della città. Ma, onorevole Sottosegretario, sono maggiormente convinto che un errore debba esservi nei dati a lei forniti, perchè rilevo da un prospetto che l'ingegnere capo del Genio civile della provincia ha inviato a tutti noi deputati della regione, e che per me ha importanza massima, che nella mia provincia sono stati distrutti complessivamente 38.000 vani e ne sono stati danneggiati 170.000, e che finora sono stati costruiti o sono in corso di costruzione per l'alloggio dei senza tetto, ad opera del Genio Civile, dell'U. N. R. R. A.-C. A. S. A. S., dell'I. N. C. I. S. e dell'Istituto case popolari — sempre nella provincia — vani 8868 e che sono stati riparati da privati, col contributo dello Stato, 5039 vani.

Come vede, le lacune sono enormi tra le cifre dei vani distrutti e quelle dei vani ricostruiti!

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per tutta la provincia.

PAOLUCCI. Sono perfettamente d'accordo, ma i comuni più martoriati della provincia sono Ortona, Francavilla, Zollo, Orsogna, ed altri tre o quattro (a prescindere da quelli della montagna, pure gravemente sinistrati) e quindi, secondo un criterio proporzionale evidente, ben poco si è fatto in Ortona!

Ma io vi pongo il problema in questi termini, io che vivo in quei luoghi! Ieri parlavamo in Consiglio comunale, in maggioranza democristiano, del problema dei senzateetto e si rilevava che pur essendo state alloggiate, in convivenza forzata, più famiglie per ogni appartamento, finora, purtroppo, vi sono ben 500 famiglie senza tetto che aspettano l'assegnazione dell'alloggio! Come si fa — mi dica — a sistemare queste 500 famiglie? Sono famiglie le cui domande di alloggio sono state prese in esame e le cui condizioni sono state vagliate da apposita commissione! Perciò io mi trovo nella necessità di rilevare come i dati a lei forniti devono essere inesatti, onorevole Sottosegretario. La realtà, triste realtà, è questa: in Ortona vi sono ancora oltre 500 famiglie senza tetto che vivono in tuguri!

Venga in Ortona, onorevole Sottosegretario, venga a rendersi conto dello stato pietoso, tragico, in cui vive quella popolazione! Io la invito a nome della popola-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

zione di Ortona! Sono certo che la sua venuta varrà a farle cambiar l'avviso che oggi ha espresso in quest'aula! Ortona chiede giustizia, riconosce per mio mezzo quello che si è fatto per essa, ma reclama che si faccia quello che deve ancora farsi!

La mia martoriata città chiede, per concludere, che vengano stanziati altri fondi per i senza tetto che vivono una vita che è una lenta agonia!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colitto, al Ministro dei lavori pubblici, «per conoscere i criteri, alla luce dei quali si pensa di compilare o si sta compilando l'elenco dei comuni, compresi nella zona della battaglia di Cassino, di cui è parola nell'articolo 1 del decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 688».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidererei rispondere anche ad altra interrogazione analoga dell'onorevole Colitto.

PRESIDENTE. Senz'altro. L'interrogazione, cui fa riferimento l'onorevole Camangi è la seguente: al Ministro dei lavori pubblici, «per conoscere le ragioni per le quali nell'elenco dei comuni, compresi nella zona della battaglia di Cassino, di cui è parola nell'articolo 1 del decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 688, sono stati inseriti i soli comuni di Venafro, Pozzilli, Filignano e Concasale della provincia di Campobasso, escludendosi i comuni di Sesto Campano, Montaquila, Colli al Volturno, Fornelli, Scapoli, Rocchetta al Volturno, Castel San Vincenzo, Cerro al Volturno, Pizzone e Montenero Valcocchiara, della stessa provincia, e per conoscere se non ritiene il Ministro rivedere il suo provvedimento, che per la verità misconosce la storia, dimenticando tante rovine».

Ritengo che l'onorevole Colitto sia d'accordo.

COLITTO. Sì.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Camangi.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella compilazione dello elenco dei comuni da ammettere ai benefici del decreto 2 aprile 1948, n. 688, col quale è stata autorizzata la spesa di 10 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti nella zona della battaglia di Cassino, si sono tenuti presenti i seguenti criteri:

1°) criterio geografico, nel senso che si sono considerati soltanto i comuni i cui

territori furono teatro di operazioni belliche e che vanno sotto il nome di battaglia di Cassino, e cioè quella zona danneggiata nel periodo di circa 8 mesi in cui gli alleati si fermarono attestati di fronte a Monte Cassino;

2°) criterio della gravità dei danni arrecati da dette operazioni belliche. Ed infatti nei comuni compresi nell'elenco le distruzioni risultano per gran parte superiori al 50 per cento, ad eccezione di alcune località a percentuale inferiore che tuttavia si son dovute includere per evitare soluzioni di continuità nel territorio considerato.

I relativi accertamenti, sia per quanto riguarda la delimitazione della zona in questione, sia per quanto riguarda l'entità dei danni, sono stati condotti con la massima accuratezza dagli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici, assunte informazioni anche dalle competenti autorità militari.

Debbo peraltro chiarire che specialmente per quanto concerne la riparazione dei danni di guerra nessuna preoccupazione deve sussistere presso le popolazioni di quei comuni che non sono compresi nel suddetto elenco e ciò perché il decreto 2 aprile 1948, n. 688, non ha avuto, in sostanza, altra portata che quella di assicurare un finanziamento particolare in un certo numero di anni, mentre per gli altri comuni si continuerà a provvedere con i normali mezzi di bilancio, come si è fatto finora; anzi, potrei aggiungere, che l'aver assicurato il fabbisogno di questa parte metterà indubbiamente la parte restante in condizioni di avere a disposizione una maggiore quantità di mezzi e quindi di avere più rapidamente la ricostituzione delle opere distrutte.

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

COLITTO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io ho scritto tempo fa scherzosamente al Ministro dei lavori pubblici che stavo facendo una collezione... non di farfalle o di francobolli, ma... delle cose inverosimili, che, nel settore dei lavori pubblici, si verificano nel mio Molise. La risposta odierna dell'onorevole Sottosegretario mi autorizza ad affermare che il Ministro si sta adoperando in tutti i modi per non guastarmi... la collezione.

Il 20 settembre 1948 il Sottosegretario, onorevole Camangi, rispondendo ad altra mia interrogazione, mi comunicava che l'elenco dei comuni ammessi a beneficiare delle provvidenze concesse dal decreto 2 aprile 1948,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

n. 668, non era ancora perfezionato. Si perfezionò, però, quattro giorni dopo, perché, infatti, il 24 settembre il Ministro dei lavori pubblici e quello del tesoro firmarono il decreto, col quale precisarono che i comuni rientranti nella zona della battaglia di Cassino erano 57, dei quali 42 della provincia di Frosinone, 8 della provincia di Latina, 3 della provincia di Caserta; e 4 (Concacasale, Filignano, Pozzilli, Venafro) della provincia di Campobasso.

Il decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 25 novembre 1948 e produsse, appena noto, nella provincia di Campobasso, il più profondo dolore ed il più vivo rammarico nelle popolazioni di quegli altri 10 comuni (Sesto Campano, Montaquila, Colli al Volturno, Fornelli, Scapoli, Rocchetta al Volturno, Castel San Vincenzo, Cerro al Volturno, Pizzone e Montenero Valcocchiara), che, trovandosi nelle stesse condizioni dei quattro inclusi nell'elenco (alcuni in condizioni peggiori), avevano per ciò stesso ugualmente il diritto di esservi compresi. E che tali comuni avessero tale diritto risulta, oltre che dalle rovine, che ancora oggi si allungano, come braccia invocanti aiuto, verso il cielo, da documenti di indiscutibile importanza, fra i quali — mi pare strano che il Ministero non ne abbia tenuto conto — un libro preparato dalla divisione storica del Dipartimento di Guerra degli Stati Uniti di America su ispirazione del Generale di Armata Marshall, nel quale si descrivono le operazioni di guerra svolte dalla V Armata dal 15 novembre 1943 al 15 gennaio 1944 per espellere i tedeschi dall'Italia meridionale, ed inoltre, dalle informazioni date concordemente dagli organi tecnici della provincia, che sarebbe stato, naturalmente, inutile chiedere, se di esse, poi, non si doveva tenere alcun conto.

Il decreto ministeriale 24 settembre 1948, a mio modesto avviso, è indubbiamente viziato da eccesso di potere e violazione di legge.

Questo eccesso lo sente la popolazione di ciascuno di questi comuni, che, avendo tanto sofferto, mai avrebbero pensato che l'occhio del Governo non si fosse rivolto a tutti con lo stesso amore.

L'onorevole Sottosegretario ha parlato oggi dei criteri, ai quali il Governo si sarebbe ispirato nel determinare quell'elenco; criterio geografico e criterio della gravità dei danni. Ora era meglio che non li indicasse, perché, vuoi che si tenga conto del primo, vuoi che si tenga conto del secondo, vuoi di entrambi,

nessuno che appartenga ai comuni suddetti arriva a comprendere la differenza e la ragione della diversità del trattamento.

Vi sono comuni, che sono attaccati l'uno all'altro nella zona da me indicata, per modo che il criterio geografico diventa incomprendibile. Vi sono, poi, comuni non considerati nel decreto, i quali hanno subito danni maggiori di quelli considerati, per modo che il secondo criterio non si comprende come abbia potuto, nei confronti dei primi, non essere applicato.

Le popolazioni dei ripetuti comuni hanno molto sofferto ed attendono ora che il Governo ripari all'ingiustizia. Io non so se su questo decreto si possa ritornare, proprio applicando il duplice criterio della geografia e della gravità dei danni. Altri comuni dovrebbero, in conseguenza, essere nell'elenco compresi. E non si dica che, tutto sommato, da un certo punto di vista i comuni esclusi si trovino avvantaggiati, perché quello, che non si è fatto ora, si può fare domani con altro provvedimento di legge.

Il discorso ha per me sapore di ironia.

Come?! Si distribuiscono 10 miliardi, si attribuiscono solo a 4 comuni su 14 e poi si dice che gli altri dieci comuni, tutto sommato, trovansi, forse, in posizione migliore dei quattro?!...

Io mi permetto di pregare il Governo di ritornare sulla decisione presa; e, se proprio questo non è possibile, di far giungere subito per altra via, ai comuni da me indicati, quell'ausilio che avrebbe dovuto essere già dato.

Ho fiducia nell'interessamento del Ministero dei lavori pubblici. Vorrei augurarmi che la mia collezione... si chiudesse.

PRESIDENTE. La seguente interrogazione è stata dall'onorevole Leone Marchesano trasformata in interpellanza:

al Presidente del Consiglio dei Ministri, «per conoscere se sono state già deliberate le agevolazioni richieste dall'interrogante in precedenti interpellanze a favore delle aziende giornalistiche (carta, tasse, posta, telegrafo, telefoni, trasporti ecc.); e ciò in relazione al fatto che il Comitato interministeriale dei prezzi ha deciso di consentire la facoltà di pubblicare fino al 31 marzo del 1949, per due giorni la settimana, giornali quotidiani a sei pagine al prezzo di lire 15».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Ferrario, «al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro della difesa, «per conoscere se, di fronte ai ripetuti felici esperimenti di immersione a grande profondità

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

compiuti dal signor Pietro Vassena di Lecco col suo sommergibile C 3, non credano doveroso intervenire con quelle provvidenze che riterranno del caso, onde assicurare all'Italia gli innegabili vantaggi che da un ulteriore perfezionamento del C 3 possono derivare al mondo della scienza e del lavoro ».

L'onorevole Rodinò, Sottosegretario di Stato per la difesa, ha facoltà di rispondere.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Nel rispondere, anche a nome del Presidente del Consiglio, preciso, anzitutto, all'onorevole interrogante che il batiscafo Vassena, secondo quanto dichiarato dal suo costruttore, è stato ideato e costruito principalmente per esplorazione dei fondi marini a scopo scientifico e per il recupero di cose sommerse. Detto batiscafo, per la sua limitatissima velocità, per le sue qualità marine, per mancanza di periscopio e per la sua nessuna attitudine a portare armi, non presenta interesse diretto per la marina militare.

D'altro canto, è da ricordare che il Trattato di pace impedisce all'Italia di avere sommergibili.

Comunque, il mezzo è stato segnalato al Ministero della marina mercantile, per tutte quelle provvidenze che detto Ministero ritenesse opportuno prendere.

La marina militare, dal canto suo, che già aveva concesso un rimorchiatore per assistenza e salvaguardia delle persone negli esperimenti che dovevano essere effettuati, ha concorso alle operazioni di recupero del mezzo, affondato, come è noto, mentre veniva rimorchiato per una prova di immersione.

La spesa viva complessivamente occorsa per le prestazioni effettuate dalla marina militare ammonta, a tutt'oggi, ad oltre 5 milioni di lire.

Preciso, infine, che, mentre la nave *Rampino* è tuttora a Napoli, pronta a tentare di recuperare il batiscafo di che trattasi e non potrà sostarvi a lungo, perché deve effettuare lavori urgenti per i cavi sottomarini, il signor Vassena non si trova in quella città, né si sa dove sia, perché non ha lasciato alcun indirizzo. È stato, pertanto, deciso che, se per l'assenza del signor Vassena, non si potrà, ed in brevissimo tempo, procedere al tentativo di recupero del batiscafo, di inviare il *Rampino* a riparare il cavo di collegamento Elba-Piombino, attualmente interrotto.

Come vede, onorevole Ferrario, la marina militare, per quanto il mezzo avesse scarso interesse per i fini particolari della marina militare stessa, non ha mancato di dare al signor Vassena tutta la necessaria assistenza

per la realizzazione dei divisati esperimenti e per il recupero del mezzo affondato.

PRÉSIDENTE. L'onorevole Ferrario ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FERRARIO. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole signor Sottosegretario, sulla prima parte della risposta siamo perfettamente d'accordo; nessuno pensa che il batiscafo Vassena possa avere un qualsiasi scopo di guerra. Lo ha dichiarato il Vassena: è uno strumento di pace, il cui scopo primo è quello delle ricerche scientifiche e del recupero di relitti marini. Questo è il vero suo scopo. Però, devo chiarire subito un equivoco, per quanto riguarda la presunta assenza del Vassena da Napoli. A me consta che egli è proprio partito per detta città in questi giorni, tanto che ha fissato ad alcuni colleghi un appuntamento laggiù. Se, per disgrazia, fosse vero quanto afferma l'onorevole Sottosegretario, e se per giustificazione può essere considerato, quanto sto per dire, la mancata presenza in Napoli del Vassena è dovuta alle sue condizioni finanziarie, dato che è ridotto ormai alla più squallida miseria e ciò per perfezionare la sua invenzione. Detto questo, onorevole Sottosegretario, devo opporre al giudizio che i due corpi tecnici hanno dato di questa invenzione — e precisamente il registro navale e i tecnici della marina, i quali concordemente hanno negato qualsiasi pratica utilità al C-3 — devo opporre, ripeto, il giudizio di altri tecnici, perché sovente si è verificato questo contrasto tra il giudizio di tecnici e la tenacia degli inventori. Quasi sempre però la tenacia degli inventori ha avuto ragione del giudizio dei tecnici.

Punto di partenza: ottobre 1945; il Comitato di liberazione nazionale Alta Italia è informato degli esperimenti Vassena e manda in luogo due tecnici: l'ingegner Craveri, direttore del centro italiano costruzioni navali e l'ingegner Premuda, direttore del Comitato industriale Alta Italia; i quali, preso contatto col Vassena, studiati i piani e, dopo lunga inchiesta, stendono una relazione, che fa onore all'invenzione del Vassena. E questa relazione è stata poi spedita oltreché al Comitato di liberazione nazionale Alta Italia al Consiglio nazionale delle ricerche, in data 19 novembre 1945, ed al competente Ministero. Ma vi è dell'altro; noi eravamo in regime di occupazione. Qualcuno segnalò ai nostri amici inglesi questi tentativi che si facevano a Lecco ed ecco che nel marzo 1946 giunge l'ingegnere

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

capo Boulton, direttore dei Cantieri navali Richardson di Liverpool, il quale tratta per mesi e mesi con il Vassena, studia l'apparecchio, prende nota di tutti i dati del sommergibile, e rientrato alla sede il 2 maggio 1946 scrive a Vassena, invitandolo a trasferirsi in Inghilterra con tutta la sua famiglia, per costruire insieme, nei suoi cantieri il sommergibile.

Allora, eravamo occupati e si poteva parlare di sommergibile, ora siamo liberi, si deve invece parlare di batiscafo. Il Boulton offriva un premio di 8.000 sterline per lo sfruttamento del brevetto, un adeguato stipendio mensile, un premio di coesistenza per ogni sommergibile costruito ed infine il rimborso di tutte le spese del viaggio e di trasferta e sistemazione per lui e famiglia tutta. Il Vassena rifiutò anche questa offerta, e sostenuto dal Comitato di liberazione nazionale di Lecco, iniziò la costruzione dello scafo, che riuscì a portare a termine ai primi del 1948. Nel marzo di quell'anno si ebbe un primo grande successo col primato dei 415 metri di profondità raggiunti a Briennio (Como), ed a questo primo trionfo seguì il convegno con il grande scienziato Piccard.

Ora si pensi che il risultato dei 415 metri fu più che sorprendente, poiché il costruttore dello scafo, subito dopo tale esperimento, mi confidava di aver fatto le sue riserve al Vassena, in quanto che per la costruzione del C-3, egli aveva dovuto usare lamiera di piazzale, saldata con gli elettrodi allora disponibili, per il che la profondità massima consentita a suo giudizio doveva essere di 60 metri e non oltre.

Dopo il convegno con Piccard si iniziò la fase più brutta, favorita anche dal carattere avventuroso dello stesso inventore. Abbiamo così il periodo fieristico di Milano, Genova e della riviera, finché arriviamo a Capri. Primo disastro: 7 ottobre. Primo recupero 13-14 ottobre. Secondo disastro: 16 settembre 1946. Questa volta siamo a 920 metri di profondità. Può essere recuperato il batiscafo? Dico che bisogna fare il possibile per recuperarlo, perché dal recupero dipende la possibilità della risposta ai quesiti che tutti ci siamo posti. Primo quesito: come ha resistito lo scafo alla profondità enorme e cioè ad una pressione di 90 e più atmosfere? A 515 metri sappiamo che era intatto e che qualche giorno dopo l'affondamento, individuato il batiscafo, si constatò che resisteva ancora. Secondo quesito: che resistenza hanno opposto i cristalli

di 25 centimetri degli oblò e dei fari? Terzo quesito: le chiusure ermetiche come hanno funzionato? È noto che i migliori sommergibili tedeschi imbarcavano 27 litri di acqua al minuto ed è pure noto come anche per le più lunghe immersioni, il batiscafo Vassena non ha imbarcato neanche una goccia d'acqua.

Ed allora?

Onorevole Sottosegretario, molto avete fatto, ma non dovete fermarvi! Non soltanto perché è giusto dare aiuto a questo disgraziato artigiano che, per la sua invenzione, ha dato fondo a tutte le sue risorse ed è ormai ridotto nella miseria, e che, anche nel recupero ha dimostrato la sua genialità, sia con il nuovo gancio, sia con l'innesto fra il gancio ed il cavo di una grande molla a spirale, che annulla l'effetto del rullio della nave; ma perché solo col recupero potremo avere la risposta ai tre quesiti suscitati. Avete fatto molto, onorevole signor Sottosegretario, ma vi esorto a continuare per la strada sin qui segnata. E non posso, concludendo, non augurarmi che il sacrificio vostro possa servire ad assicurare alla Patria nostra un po' di quel benessere, senza del quale vano è sperare nella pace sociale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colitto al Ministro della difesa, « per conoscere se non ritenga rispondente a criteri di mera giustizia predisporre un disegno di legge, con il quale si unifichi il trattamento economico spettante ai congiunti dei militari dispersi in azioni di guerra, essendo del tutto incomprensibile che siano trattati in modo notevolmente diverso tali congiunti, secondo che i militari siano stati considerati dispersi in un mese piuttosto che in un altro nel periodo che va dal 1940 al 1947 ».

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

RODINÒ. *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sull'emissione dei verbali di irreperibilità per i militari dispersi nel corso della guerra 1940-45 hanno avuto notevole influenza le eccezionali situazioni verificatesi in taluni scacchieri operativi e la maggiore incertezza sulla sorte del personale disperso in operazioni terrestri nei confronti di quello disperso in azioni navali o aeree.

A ciò risale la diversità di trattamento venutasi a creare tra le famiglie dei militari in parola.

Il Ministero si è, peraltro, già da tempo preoccupato della questione ed ha posto allo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

studio un disegno di legge inteso ad ovviare agli inconvenienti lamentati dall'onorevole interrogante.

Naturalmente il provvedimento, che potrebbe comportare un onere finanziario di un certo rilievo, deve essere concertato con i competenti organi finanziari.

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

COLITTO. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario e mi auguro che il disegno di legge diventi al più presto legge dello Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Malagugini, al Ministro dell'Interno, « per sapere, se fra le istruzioni che hanno i dipendenti organi di polizia vi possa essere anche quella di devastare con tecnica di pretto stile fascista i locali delle organizzazioni democratiche, come avvenne la notte del 28 gennaio alla Casa del Popolo di Lambrate ».

Gli onorevoli Del Bo, Lombardi Ruggero e Longoni hanno testè presentata la seguente interrogazione, al Ministro dell'Interno, « per sapere quali dati sono stati acquisiti dalla polizia relativamente all'attività della Casa del popolo di Lambrate e di impiegati adetti ad essa Casa del popolo ».

Valendosi di una facoltà stabilita dal Regolamento, il Ministro ha dichiarato che intende rispondere congiuntamente alle due interrogazioni che concernono lo stesso argomento.

SCELBA, Ministro dell'Interno. All'interrogazione presentata dall'onorevole Malagugini si potrebbe rispondere con un semplice no, ma credo che deluderei l'onorevole interrogante e soprattutto la Camera se non dessi una risposta più dettagliata data l'importanza che nel quadro generale ha assunto l'episodio della Casa del popolo di Lambrate.

Undici persone, presenti alla perquisizione operata dalla polizia a seguito di regolare autorizzazione dell'autorità giudiziaria, hanno dichiarato per iscritto che la perquisizione si svolse nel modo più regolare, senza violenze alle persone ed alle cose. Furono scassinati quattro cassetti, presente e con l'autorizzazione del responsabile della Casa del popolo di Lambrate, perché la chiave non fu trovata, né il responsabile della Casa fu in grado di fornirla alla pubblica sicurezza. Nessun'altra violenza fu commessa in quell'occasione. Per contro, durante la perquisizione nella Casa del popolo di Lambrate, furono trovate, due pistole a rotazione, calibro 12; una pistola Colt, calibro 48; una pistola calibro 6,35; numerose cartucce per

le dette armi; due treppiedi per mitragliatrice; vari caricatori per fucili mitragliatori Breda; vari caricatori per fucili modello 91; un noccoliere di ferro; un apparato per la trasmissione ottica; 20 tessere fasciste con fotografie e 120 cartellini di ex fascisti con fotografie.

Da ulteriori indagini eseguite dalla polizia, per accertare ed individuare i responsabili dei due feroci assassini che tanto hanno commosso l'opinione pubblica è risultato che il Trinchieri Eligio (uno degli assassini del Ghisalberti e responsabile di aver concorso nell'omicidio del dottor Massaza) faceva parte della formazione garibaldina denominata « Volante rossa » che ha appunto la sua sede nella Casa del popolo di Lambrate. È risultato anche di aver appartenuto alla formazione partigiana « Curiel ». Questo per sua dichiarazione.

È risultato anche che lo stesso assassino aveva trovato presso la Casa del popolo ospitalità e rifugio, quando, colpito da numerosi mandati di cattura per rapina ed associazione a delinquere, cercava di sfuggire alla polizia.

È risultato inoltre che lo stesso Trinchieri e il Finardi, che risulta essere uno dei partecipanti ai due assassinii, dopo aver commesso i due delitti si rifugiarono nella Casa del popolo di Lambrate e fuggirono da una finestra dello stabile il pomeriggio del giorno 29, in occasione di un intervento di un reparto di polizia nei pressi di detta Casa.

Tutti i « compagni » appartenenti alla « Volante rossa » frequentavano la Casa del popolo di Lambrate.

È risultato, inoltre, che l'altro correo nell'uccisione del Ghisalberti aveva il suo attuale recapito presso la Casa del popolo di Lambrate ove, prima e dopo i due delitti, i nominati avevano trovato assistenza ed asilo.

Anche il terzo correo — di cui non viene indicato, per motivi di sicurezza, il nome — secondo elementi già acquisiti alla pubblica sicurezza, frequentava la sede della Casa del popolo di Lambrate. Questa Casa del popolo, dove trovano ricetto armi ed assassini, viene, per colmo di ironia, definita da un giornale di Milano — il *Milano sera* — la « Casa della cultura » (*Commenti al centro e a destra*) e si attacca, con espressioni violente, la pubblica sicurezza per aver frugato nella « Casa della cultura » di Lambrate. L'attacco contro la pubblica sicurezza, per la perquisizione tempestivamente operata, fa parte, evidentemente, del sistema abituale di voler eludere le proprie responsabilità, cercando di rovesciare sulla pubblica sicurezza accuse che

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

hanno nel caso specifico un vero e proprio carattere calunnioso.

Ed io non sono venuto qui per respingere le accuse calunniose che sono state lanciate contro la pubblica sicurezza, ma per esprimere pubblicamente a nome del Governo — e sono sicuro di interpretarne il pensiero a nome anche di tutta la parte sana del popolo italiano — agli agenti della pubblica sicurezza, ai carabinieri, ai funzionari ed agli ufficiali, l'elogio per aver essi individuati i responsabili di due gravissimi misfatti che tanta commozione hanno suscitato nella popolazione di Milano e nel popolo italiano. (*Applausi al centro e a destra*).

Il popolo milanese ha già fatto giustizia sommaria delle calunnie che erano state lanciate in un primo momento contro l'azione della pubblica sicurezza, testimoniando nel modo più cordiale e pubblico il sentimento di riconoscenza per la brillante operazione compiuta, che ha ristabilito la serenità così gravemente turbata da avvenimenti come quelli dell'uccisione di due cittadini.

Ripeto, sono venuto qui e ho desiderato prendere la parola in sede d'interrogazione per esprimere e rinnovare l'elogio di tutto il popolo italiano all'azione indefessa che la pubblica sicurezza e i carabinieri hanno svolto in questa occasione e svolgono continuamente per la sicurezza e la libertà del popolo italiano. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

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

MALAGUGINI. Il fatto che il Ministro dell'interno in persona sia venuto a rispondere a questa interrogazione e il fatto che, soltanto oggi, colleghi di altra parte della Camera abbiano creduto opportuno di presentarne un'altra affine, alla quale mi compiacio si risponda contemporaneamente alla mia, testimoniano dell'importanza che ha assunto, sia pure in ritardo e forse non a caso, questa mia interrogazione. La quale, per precisare le date, è stata presentata d'urgenza fin dal 31 gennaio 1949; e oggi siamo al 14 di febbraio. (*Commenti al centro*). Ma, onorevole Ministro, se ella crede di avermi messo in imbarazzo con l'aver indicato i dati che risultano alla Polizia su particolari che sarebbero emersi a carico di talune persone in relazione ai delitti che hanno vivamente impressionato la cittadinanza milanese, ella si è sbagliata; come si è sbagliata se crede che io ed i miei compagni non ci associamo all'elogio tributato ai carabinieri e alla polizia per avere scoperto o per essere sulla via di scoprire i colpevoli di questi

delitti. (*Commenti al centro — Applausi all'estrema sinistra — Interruzione del deputato Clerici*).

L'applauso è una forma di manifestazione politica, alla quale noi non potevamo evidentemente associarci, onorevole Clerici: vale di più per noi questa spontanea dichiarazione verbale.

CLERICI. Ma perché allora ha presentato l'interrogazione?

MALAGUGINI. Non abbia soverchia impazienza, onorevole interruttore. L'interrogazione l'ho presentata e mantenuta perché conserva il suo valore; e ad essa — me lo consenta l'onorevole Ministro — non è stato affatto risposto. (*Proteste al centro*).

Che cosa affermo nella mia interrogazione? Io affermo che da parte di alcuni elementi della Polizia sono stati compiuti atti vandalici nei locali delle organizzazioni democratiche che hanno sede presso la Casa del popolo di Lambrate; e mi riferisco in modo particolare agli atti vandalici compiuti (*Rumori al centro e a destra*) nei locali della sezione socialista, della quale gli egregi colleghi mi consentiranno di interessarmi di più.

L'onorevole Ministro ha creduto di rispondere affermando che undici persone presenti hanno dichiarato nessuna violenza essere stata fatta né alle persone né alle cose. Ha dimenticato un particolare, onorevole Ministro — e non ne faccio tanto colpa a lei, quanto ai suoi informatori — ha dimenticato che queste undici persone erano state arrestate o « fermate », come si dice eufemisticamente nel linguaggio della polizia; e quando esse erano state fermate, effettivamente nessun danno rilevante era stato arrecato. Il guaio è che, quando sui camion di una parte della « Celere » queste undici persone, arrestate o fermate, se ne erano andate, e insieme con esse se ne erano andati anche i funzionari che avevano guidato l'operazione, sono rimasti altri elementi della polizia, che hanno compiuto quella tale devastazione alla quale mi riferisco nella mia interrogazione.

L'onorevole Ministro ha parlato di quattro cassetti scassinati, perché non si trovavano le chiavi: io ho qui delle fotografie, che sono state prese la mattina dopo e che metto a disposizione dell'onorevole Ministro e degli altri onorevoli colleghi...

LACONI. Le hanno pubblicate i giornali governativi!

MALAGUGINI. ... perché constato quanto sia a dir poco inesatta la relazione fatta dall'onorevole Ministro.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Il giorno dopo, il nostro giornale *Avanti!* scriveva:

«Noi non contestiamo alle forze di polizia il diritto di eseguire perquisizioni, anche nelle sedi di partiti di sinistra; arriviamo anzi a dire che in determinate circostanze le desideriamo come un utile contributo alla ricerca della giustizia, che è, o per lo meno dovrebbe essere, anche verità».

Mi pare che questo sia un linguaggio chiaro ed onesto, onorevoli colleghi. (*Commenti al centro e a destra*).

Mi è riuscito in sommo grado stupefacente — consentitemi la parola — questo fatto. Quando io ed altri compagni esponenti di partiti di sinistra, la mattina del 29, ci siamo recati a colloquio col prefetto di Milano, egli ha deplorato le violenze da noi denunciate, naturalmente aggiungendo «se le cose stanno come lor signori dicono», ma non ha affatto (e non lontano c'era il questore, che avrebbe potuto metterlo al corrente della cosa) smentito le nostre affermazioni. Ebbene, poche ore dopo la polizia emanava un comunicato apparso sui giornali del 30 gennaio (lo riporto dal *Popolo di Milano*) un comunicato, ripeto, in cui è detto:

«In relazione a quanto un quotidiano della sera ha ieri pubblicato circa pretese violenze che nel corso della perquisizione l'altra sera eseguita nella Casa del popolo di via Conte Rosso, polizia e carabinieri avrebbero compiuto ai danni di suppellettili, infissi e perfino bandiere e ritratti esistenti nell'edificio, si precisa che tali notizie sono assolutamente false e tendenziose. La loro falsità è comprovata dalla circostanza che pur essendo stata l'operazione di polizia eseguita alle ore 22 di ieri, nessun quotidiano del mattino né del pomeriggio aveva oggi fatto il benchè minimo accenno a tali pretese violenze».

Ora, onorevoli colleghi, è evidente che nessun giornale potesse fare accenno alle violenze perchè, dopo che erano state arrestate e fermate le 11 persone a cui ha accennato il Ministro, la Casa del popolo era rimasta presidiata dalla polizia e nessuno degli abitanti di quella borgata si è avventurato ad entrarvi per il timore evidente di seguire la sorte dei compagni che erano stati accompagnati sui camions della Celere (*Interruzioni*). Quindi, i giornali del mattino non avrebbero potuto dare la notizia o avrebbero potuto darla soltanto quei giornali che non avevano alcun interesse a farlo e che si sono ben guardati dal farlo anche in seguito; sì,

anche in seguito, quando migliaia e migliaia di persone hanno potuto constatare con i loro occhi quello che era avvenuto, anche quando dalla Casa del popolo si è telefonato al *Corriere della Sera* e al *Corriere Lombardo* perchè mandassero dei loro cronisti a constatare la realtà delle violenze effettuate.

Il secondo punto cui si riferisce il comunicato della questura dice che la falsità delle devastazioni è confermata dalle concordi dichiarazioni dei tre funzionari di pubblica sicurezza — di cui uno di grado superiore — e dei due ufficiali, di cui uno dell'Armata dei carabinieri, che diressero l'operazione.

Ho già dimostrato che questi funzionari, in coscienza, potevano affermare che nessuno violenza era stata fatta perchè le violenze sono state compiute dopo che essi se n'erano andati. C'è anzi la dichiarazione di uno di essi, il dottore Nardone se non sbaglio, il quale, interrogato in proposito da un giornalista, disse che non poteva dire niente in quanto, vista una vecchietta che si era sentita male ed era svenuta, l'aveva accompagnata a casa. Questo per citare un esempio; ma, ripeto, per concorde dichiarazione di coloro che erano nelle vicinanze, tutti i funzionari più o meno elevati in grado, che avevano diretto le operazioni, se ne erano andati con i camions degli arrestati o fermati.

Il terzo argomento che dovrebbe smentire quello che è avvenuto: «che dal contesto delle deposizioni rese dalle 11 persone fermate ecc.» è quello accennato dall'onorevole Ministro. Questi fermati, sia ben chiaro, non erano in grado di fare nessuna dichiarazione perchè, all'atto del loro arresto e del loro allontanamento, nessun danno era stato ancora compiuto ad eccezione di quei tali scassinamenti a cui ha accennato l'onorevole Ministro. Il guasto, le devastazioni sono avvenute dopo e con una volontà che bisogna aver constatato *de visu*, per potersene rendere un esatto conto.

Ora la mia interrogazione era ed è circoscritta e limitata a questi particolari. Il resto riguarda le indagini che polizia e carabinieri stanno laboriosamente svolgendo per scoprire i moventi...

Una voce a destra. Si sanno, si sanno!

MALAGUNINI ...dei delitti che sono stati commessi, per stabilire le cause che li hanno determinati; e mi pare che non sia corretto, da parte della nostra Assemblea, il voler interferire in qualsiasi modo (*Commenti*) a pregiudizio dell'opera che carabinieri e polizia stanno compiendo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Egredi colleghi, io non intendo diffondermi ulteriormente, la devastazione è stata una brutta cosa...

Una voce a destra. L'assassinio è peggio!

MALAGUGINI ...ma, consentitemi di dirlo, la smentita è stata una cosa che mi ha impressionato e colpito ancora di più.

Noi ci aspettavamo che venisse non una punizione (non siamo così ingenui, né così cattivi) ma almeno una deplorazione, come aveva lasciato sperare il più alto rappresentante del Governo a Milano, il Prefetto.

Questa, che non è venuta di là, ci illudevamo che partisse dal banco del Governo. L'onorevole Ministro invece ha fatto sua la smentita della quale il meno che si possa dire e che pecca d'imprudenza. (*Commenti*).

Io penso, onorevoli colleghi, che il miglior modo per i partiti d'imporsi al rispetto anche degli avversari sia quello di non fare atto di solidarietà con quelli dei loro che commettono azioni indegne. Ebbene, anche nel caso della polizia, il modo migliore per renderla apprezzata ed amata dal popolo alla cui difesa essa deve o dovrebbe vigilare, sarebbe quello di deplorare apertamente quegli elementi di essa che vengano meno al proprio dovere o eccedano nel compimento del dovere stesso.

Questa deplorazione, ripeto, ho aspettato invano a Milano: è venuta anzi la smentita. Questa deplorazione non ho inteso oggi dal Governo. Ne prendo atto con profonda amarezza! (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti al centro e a destra*).

PRESIDENTE. L'altro interrogante onorevole Del Bo, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DEL BO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io ringrazio il Ministro per le sue informazioni e mi dichiaro soddisfatto. Ritengo essere pure mio dovere, ma, soprattutto, onorevole Malagugini, mio diritto, di esprimere in nome dei cittadini democratici della mia città il senso del nostro fraterno riconoscimento per le forze di polizia che, tutelando la democrazia e l'ordine pubblico, hanno raggiunto così efficaci e tempestivi risultati.

L'onorevole Malagugini si dichiara stupefatto che, mentre egli ha presentato la sua interrogazione in data 31 gennaio, io l'abbia presentata solo quest'oggi.

La differenza, onorevole Malagugini, sta in questo fatto specifico; che ella e il suo partito, e il partito col quale si trova unito nell'unità di azione, hanno avvertito sin dal 31 gennaio l'urgente necessità di precostituirsi

un alibi di natura politica; mentre io oggi, a risultati raggiunti, sento soltanto la necessità di esprimere il mio rammarico e la mia protesta per il reiterarsi di questi metodi di sopraffazione e di violenza.

Quantunque sussistano talune connessioni evidenti, io confido, e anzi mi ostino a ritenere, che i partiti marxisti di estrema non abbiano neppure una indiretta responsabilità nell'effettuarsi di tali delitti.

Sarà però opportuno che questi partiti marxisti di estrema vigilino attentamente il comportamento dei loro iscritti e compiano un severo e profondo esame di coscienza, domandandosi se per avventura i loro sistemi di propaganda non ingenerino una situazione psicologica atta ad incoraggiare l'effettuazione di tali delitti. (*Applausi al centro — Proteste all'estrema sinistra*).

Voglio infine ricordarvi che simili metodi (*Rumori all'estrema sinistra*), se sono sempre estremamente dannosi per la convivenza democratica, sono anche estremamente esiziali per le fortune di quelle organizzazioni politiche, le cui ideologie sono, purtroppo, troppe volte professate dagli esecutori di questi delitti. (*Applausi al centro e a destra — Proteste all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Marchesi, al Ministro della pubblica istruzione, « per sapere quale fondamento abbiano le voci raccolte da taluni giornali circa la restituzione a vecchi proprietari e venditori di opere d'arte recuperate dalla Germania e rimesse dalle autorità americane in potere dello Stato italiano; e quali criteri abbiano consigliato l'invio all'estero di pregevolissime opere d'arte in violazione della legge 11 gennaio 1940, n. 50. L'interrogante chiede, infine, se il Ministro della pubblica istruzione intenda proporre all'approvazione della Camera un disegno di legge che assicuri stabilmente la tutela del patrimonio artistico nazionale, eliminando ogni possibilità di arbitrio del potere esecutivo ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

PERRONE CAPANO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Le voci raccolte da alcuni giornali circa la restituzione ai vecchi proprietari e venditori delle opere d'arte esportate illegalmente in Germania e di recente restituite al nostro Governo sono destituite di qualsiasi fondamento. Difatti, la restituzione all'Italia di queste opere, disposta dal Governo militare alleato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

in Germania, è stata condizionata alla loro immissione nel patrimonio artistico dello Stato.

Inoltre, ad eliminare ogni dubbio in proposito, verrà quanto prima presentato al Parlamento un apposito provvedimento legislativo con cui si sancirà l'acquisizione allo Stato delle dette opere d'arte e la loro destinazione a gallerie e musei pubblici.

Per quanto riguarda l'invio all'estero di opere d'arte in occasione di importanti mostre od esposizioni, preciso innanzi tutto che una sola opera di proprietà dello Stato — il « David » di Michelangelo, del museo del Bargello di Firenze — si trova attualmente all'estero ed è esposta con grande successo alla *National Gallery* di Washington.

Informo inoltre che tali concessioni hanno carattere assolutamente eccezionale e di limitata temporaneità. Posso aggiungere che l'accoglimento della richiesta relativa al prestito del « David » di Michelangelo è stato determinato anche dall'opportunità di offrire al Governo degli Stati Uniti di America un riconoscimento dei considerevoli aiuti concessi dall'apposito Comitato per la ricostituzione del patrimonio artistico italiano danneggiato dalla guerra.

D'altronde, a questo proposito, mi incombe l'obbligo di ricordare che un identico precedente a tale eccezionale e temporanea esportazione è stato costituito nel 1946, quando il Ministro della pubblica istruzione dell'epoca, onorevole Enrico Molè, dispose l'esportazione temporanea negli Stati Uniti di America di un'altra opera di Michelangelo, il cosiddetto « Tondo », conservata anch'essa nel museo del Bargello di Firenze.

Per rispondere al terzo punto dell'interrogazione, avverto che, mentre sono già terminati i lavori per la redazione dello schema della nuova legge per la protezione delle bellezze naturali in sostituzione di quella del 29 giugno 1939, n. 1497, è attualmente allo studio un nuovo progetto di legge per la tutela delle cose di interesse artistico e storico. Comunico, infine, che la disciplina delle mostre all'estero è stata oggetto di un apposito progetto di legge che in questi giorni è stato presentato allo esame del Consiglio superiore delle antichità e belle arti.

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

MARCHESI. L'onorevole Sottosegretario ha escluso la fondatezza delle voci cui si riferiva la prima parte della mia interrogazione. Ma quelle voci, onorevole Sottose-

gretario, erano allarmi lanciati da giornali assai diffusi e non accostumati a polemiche antigovernative e, d'altra parte, si potevano facilmente collegare con una manovra di traffico venale iniziata nel 1937 e non ancora forse conclusa, almeno nell'intenzione degli interessati.

Si riferivano specificatamente alla statua del discobolo Lancellotti, copia mirabile dell'originale perduto di Mirone e custodito per circa settant'anni nel palazzo Lancellotti, fino all'anno 1937...

PERRONE CAPANO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. È stata recuperata.

MARCHESI. ...fino all'anno 1937, in cui il proprietario chiese il permesso di esportazione, col pretesto che nessun detrimento ne sarebbe venuto al patrimonio artistico nazionale, dato che nel Museo delle Terme esiste un'altra replica del medesimo tipo. Il Ministero della pubblica istruzione volle interrogare l'apposita commissione del Consiglio superiore, cioè tre archeologi di accertata autorità e competenza, i quali conclusero che la statua Lancellotti era insostituibile per la conoscenza del discobolo e per l'arte del grande Maestro. E l'autorizzazione fu negata. Ma gli uomini di affari che avevano sollecitato quel traffico non disarmarono finché non spuntò fuori un compratore di eccezionale importanza, Adolfo Hitler. L'ambasciata germanica premeva e il discobolo dal palazzo Lancellotti, su ordine di Mussolini, passò alla glittoteca di Monaco. Adesso è tornato in Italia...

PERRONE CAPANO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. È stato recuperato.

MARCHESI. ...evidentemente per l'intervento efficace e lodevole del Ministero della pubblica istruzione e dei suoi organi competenti di recupero. È tornato in Italia anche perché si è potuto dimostrare agli alleati la ragione imperiosa ed ingiuriosa che determinò l'esportazione di quell'opera. Ma correvano voci che si intendesse restituire quell'opera al proprietario. Le voci correvano, onorevole Sottosegretario: e potevano avere, e forse avevano fondamento, sino a che non divennero pubblicamente notorie, sino a che non divennero scandalo.

Si dice che il principe Lancellotti abbia il merito di aver tenuto chiuso il suo palazzo durante la *hostilis dominatio* del Governo italiano in Roma capitale. Merito grande questo di fedeltà e di fermezza, ma non tale da ottenere un così spropositato beneficio.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

In ogni modo, sono contento che il Governo abbia in questa Assemblea solennemente affermato priva di ogni fondamento la voce di restituzione del discobolo all'antico proprietario, il quale a suo tempo percepì circa 16 milioni (6 denunciati in dogana), oltre quelli che dovettero cadere come provvigione in mano degli intermediari.

Vengo al secondo punto. Un giornale amico, forse troppo amico, del Governo denunciava come abusivo il viaggio oceanico del « David » di Michelangelo, il famosissimo David del Bargello mandato per la celebrazione centenaria del Museo di Washington.

L'onorevole Sottosegretario ha detto trattarsi di un caso eccezionale che ha qualche precedente, durante il ministero dell'onorevole Enrico Molè. Pare una curiosa consuetudine, onorevole Sottosegretario, questa di ricorrere ai precedenti dell'onorevole Molè. In questa Assemblea, quando si trattò della scandalosa conferma di certe nomine universitarie fatte dal governo fascista per alta fama, l'onorevole Gonella ci dichiarò: « Ma prima di me ha cominciato Molè ». Quando si trattò delle tante parificazioni di istituti privati l'onorevole Gonella ripeté: « Ha cominciato Molè ». Insomma, Enrico Molè, che è uomo così simpatico, bonario ed intelligente, è diventato una specie di spirito folletto, di diavolo tentatore dell'onorevole Gonella. (*Si ride*).

Ciò che invocava l'articolista del quotidiano « Il Tempo », cioè la inamovibilità delle opere d'arte, non ritengo sia da accogliere come regola costante, ma con molta cautela...

PERRONE CAPANO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Difatti!

MARCHESI. ...con scrupolosa cautela, con rarissime eccezioni, le opere d'arte possono anche andare fuori d'Italia. I viaggi oceanici ci lasciano più perplessi. I competenti sanno che le pitture, viaggiando, si sciupano; e sanno che le sculture vanno soggette a maggiori danni per la loro fragilità. Preferirei che i capolavori della pittura e della scultura italiana restassero nel posto dove sono; e che ogni italiano e ogni straniero potesse venire nei nostri musei, e nelle nostre chiese a godere la visione, a ristoro dello spirito. Ma, qualche eccezione deve pur farsi. Così, in Italia abbiamo potuto ammirare i capolavori della pittura fiamminga di quella spagnola, di quella francese. E la Francia ha potuto mandare oltre le sue frontiere i quadri dei suoi impressionisti.

Ma, ripeto, ciò avvenga con cautela, con reciproco e reale vantaggio degli amatori e dei competenti di arte (i quali non sempre hanno i mezzi per viaggiare) e per alti e nobili motivi.

Ma alti e nobili non sono stati, onorevole Sottosegretario, i motivi, per cui fu inviato in America un capolavoro di Donatello: il « San Lodovico di Tolosa »; non ad arricchire una mostra nazionale dell'Unione americana, ma a decorare una mostra privata di 120 pitture fiorentine dell'800, da esporre per interessi commerciali in una delle gallerie, nella Galleria Wildenstein, di New York.

Qui mi pare si sia superata la misura, onorevole Sottosegretario. Qui il Governo si è fatto non solo violatore della legge di inamovibilità del 1940, confermata nel 1947, ma si è fatto complice di un interesse mercantile e privato, mediante un capolavoro del patrimonio artistico nazionale.

Devo dire, onorevole Sottosegretario, che si allarga sempre più il sospetto e, vorrei dire, la certezza che questo Governo non è sempre nemico dei trafficanti, specialmente dei trafficanti che navigano l'Oceano (*Interruzione del Sottosegretario Perrone Capano*); e credo che fra i deputati della maggioranza ci sia qualcuno che senta il fastidio di tale sospetto.

In ogni modo, questo interessa la vostra coscienza e la vostra utilità. A me basta dire che fra i delitti contro la Patria c'è anche quello di menomare, di alienare o compromettere i valori inestimabili del nostro tesoro artistico nazionale. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Gatto e Giavi ai Ministri del tesoro e delle finanze, « per sentire se intendano promuovere la modifica, per la sua evidente ingiustizia, del decreto 11 marzo 1948, n. 409, che stabilisce l'esproprio delle aree sulle quali siano state costruite opere di protezione antiaerea considerate permanenti e fissa l'indennità dell'esproprio ai prezzi correnti al momento in cui fu occupata l'area. La modifica dovrebbe essere nel senso che l'indennità sia computata sulla base del giusto prezzo dell'area al momento della richiesta di esproprio ».

Non essendo presenti, si intende che vi abbiano rinunciato.

L'ultima interrogazione dell'onorevole Latorre, sarà ora svolta con le prime due interpellanze all'ordine del giorno.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

Guadalupi, ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e della marina mercantile, « per conoscere: dal primo quali provvedimenti di carattere urgente intenda adottare perché la direzione dei cantieri navali di Taranto, già Franco Tosi, provveda alla liquidazione dei salari agli operai, non corrisposti nelle due ultime quindicine e dello stipendio agli impiegati, maturato il 27 settembre 1948; dal secondo se, in attesa che il Parlamento discuta il disegno di legge relativo alla costruzione di circa 300.000 tonnellate di naviglio mercantile, già approvato dal Consiglio dei Ministri, in una riunione dei primi di settembre 1948, non ritenga opportuno, onde evitare l'aggravarsi della crisi di quello stabilimento, commissionare allo stesso la costruzione di due delle motonavi facenti parte del lotto di proprietà dello Stato.

Latanza, Pignatelli, Motolese, Caramia, Sabatini e Latorre al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché sia attuato il sollecito pagamento delle paghe e degli stipendi arretrati spettanti alle maestranze dei cantieri navali di Taranto e sia evitato il licenziamento in atto di ben 1250 lavoratori, tra operai ed impiegati del predetto cantiere.

L'onorevole Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale risponderà anche alla seguente interrogazione che concerne lo stesso argomento:

Latorre, Guadalupi, Calasso e Semeraro Santo al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, « per conoscere quali provvedimenti intendano prendere nei riguardi della presidenza dei cantieri navali di Taranto, la quale, con la sua ostinata intransigenza ha provocato la rottura delle già iniziate trattative per la risoluzione del problema concernente i 1250 licenziamenti richiesti ed attuati ».

L'onorevole Guadalupi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

GUADALUPI. Onorevole Presidente e onorevole Sottosegretario, il fatto che l'onorevole Latorre abbia rinunciato allo svolgimento della sua interrogazione, e che, subito dopo di me, sullo stesso argomento, svolgerà altra interpellanza il collega Latanza, del Gruppo della maggioranza democratica cristiana sta a dimostrare, che per la

seconda volta dinanzi all'Assemblea legislativa la Deputazione politica della circoscrizione jonico-salentina, si è trovata d'accordo nel presentare determinate richieste per cercare di risolvere finalmente il grave e angoscioso problema della provincia di Taranto, cioè quello dei suoi Cantieri navali ex Franco Tosi.

Qualsiasi viaggiatore arrivi a Taranto, sarà colpito da un motto che è scritto su tutte le mura della città, o su cartelloni affissi, per ogni dove e che dice: « Perché Taranto non muoia, i tarantini si mobilitino in difesa dei Cantieri navali ». Quel motto che è stato lanciato dal Comitato cittadino per la difesa degli interessi industriali di Taranto, e che ha raccolto l'approvazione e il pieno consenso di tutta la cittadinanza dell'intera provincia Ionica, di tutti gli italiani del Meridione, che vedono in questo momento difficile, in Taranto, la punta, il centro industriale più pericolante, più traballante, più incerto, per il potenziamento della sua attività industriale di fronte a piani di smobilitazione e del pregiudizio grave per tutta la vita economica e sociale che determinasi nell'attuale situazione.

Programma di fede e di lotta, che ha animato tutti indistintamente i Partiti, che ha spinto tutte le correnti sindacali, che ha agitato tutti gli enti ed organizzazioni economici, che ha mobilitato con entusiasmo tutta la popolazione della provincia. E questo programma di difesa delle nostre industrie, è stato lanciato da alcuni mesi e precisamente dal 16 di novembre dello scorso anno allorché, sia pure per un solo quarto d'ora dalle 11 alle 11,15, tutta la cittadinanza di Taranto sospese il lavoro in segno di protesta e di solidarietà. Il pericolo, che già evidente si profilava, del licenziamento di un elevato numero di operai e di impiegati animò e spinse alla lotta unitaria, disciplinata, democratica. Tutti si sono impegnati da quella data per essersi resa evidente e manifesta la volontà della Presidenza e della Direzione dei Cantieri navali, di arrivare, pure attraverso dei graduali provvedimenti, non solo allo snellimento della mano d'opera attraverso i licenziamenti di molte centinaia di operai, e di alcune decine di impiegati dello stabilimento, ma piuttosto alla smobilitazione totale dei cantieri.

Credo che sarebbe oltremodo fuori posto ripetere all'Assemblea legislativa quanto ho già avuto l'onore di dire in altra occasione, forse è solo utile per ricordare ad alcuni colleghi e più per raccomandare agli uomini

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

responsabili di Governo, a coloro i quali cioè, dopo le nostre interpellanze, dovranno impegnare il Governo in risposte concrete e costruttive, che io mi voglio augurare possano trovarci soddisfatti. Sarà bene, che brevemente faccia un po' di storia dei precedenti e dell'attività svolta per la risoluzione della crisi dei cantieri navali di Taranto.

Quali sono i precedenti parlamentari? L'onorevole Latorre per il primo, e come comunista, e — soprattutto — come operaio, di quei cantieri, nato e vissuto nell'ambiente operaio di Taranto, noto perseguitato politico, quindi il più autorizzato e legittimato ad interpretare la volontà, le aspirazioni e le istanze di tutti gli operai di Taranto indipendentemente dalla sua condizione particolare e — potremmo anche dire — come logica conseguenza della sua fede politica, interrogò sin dal mese di ottobre il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per sapere, già all'inizio dell'attività che si manifestava nei dirigenti e che tendeva alla smobilitazione del cantiere, i motivi per cui gli operai e gli impiegati non venivano pagati e i conseguenti provvedimenti da adottare per ovviare a tale grave stato di cose. Assieme a lui, anche io ebbi l'onore di presentare altra interrogazione allo stesso Ministro ed a quello della marina mercantile ed è precisamente quella che in questo momento stiamo discutendo; interrogazione che fu trasformata, a causa della mia giusta insoddisfazione per le risposte che dal Governo mi ebbi allora, in interpellanza ed ancora oggi conserva grande valore e per la sua attualità ed importanza, e per il fatto che la situazione non solo non è rimasta stazionaria, ma è addirittura peggiorata, divenendo in questi ultimi tempi catastrofica, per l'aggravarsi della crisi.

16 ottobre dello scorso anno: allora non vi era il progetto per le costruzioni navali del Ministro Saragat; se ne sentiva parlare soltanto. Ricordo ancora, solo per amore di precisione, di essere stato uno dei primi che in questa Camera ha agitato il problema dei cantieri navali e segnalato la opportunità, con proposte concrete che si dividesse in due il progetto, e ciò allo scopo di dare immediato lavoro alle maestranze cantieristiche navali. Pensavo fosse urgente commissionare il naviglio leggero per le linee sovvenzionate dallo Stato. Non fu accolta questa mia proposta, mi si disse di attendere che il progetto fosse presentato al Parlamento così come era stato preparato. Come me, attendeva l'onorevole Latorre, come noi attendevano tutti i colleghi deputati e senatori di ogni corrente della nostra circoscrizione; come i

deputati politici, attendevano pazientemente gli operai, la cittadinanza che con tutto il suo cuore era tesa verso questo suo grande problema di vita, con la speranza di soluzione e d'intervento del Governo in sostituzione della ignavia e della incapacità manifesta dei dirigenti dei cantieri resasi più evidente nel periodo in cui si maturava ed attuava, con i primi mancati pagamenti di salari e di stipendi, questo programma di smobilitazione. Ci si attendeva cioè che quel chiaro atteggiamento passivo e dannoso della Direzione e della Presidenza dei cantieri navali fosse riprovato, condannato anche dal Governo con energici provvedimenti.

Così tutto il popolo di Taranto attendeva, fiducioso ed unito, che il Governo intendesse questa vitale esigenza della sua città e provvedesse, come poteva, come doveva provvedere senza indugi e fermamente. Il Gruppo parlamentare jonico salentino, che si riunì proprio nel giorno seguente alla nostra interrogazione dietro richiesta dei deputati di Taranto e dei comitati cittadini e della commissione interna dei cantieri, decise che il giorno seguente si sarebbe discusso un ordine del giorno, presentato subito al Ministro dell'industria e del commercio, allo scopo di segnalare la gravità del problema dei cantieri navali di Taranto, indicando delle vie di risoluzione da adottare. Ricordo per sommi capi, citandovi solo le conclusioni prospettate, che formulavamo in quella circostanza, dal momento che un altro deputato di un'altra corrente (l'onorevole Caramia) facente parte del Gruppo parlamentare salentino, ha presentato un'interpellanza chiedendo all'onorevole Ministro Ivan Matteo Lombardo che cosa intenda fare in esecuzione dell'accettazione, come raccomandazione, del nostro ordine del giorno con cui chiedevamo l'intervento immediato del Governo perché fossero corrisposti dalla direzione i salari e le paghe maturate e perché si iniziassero immediate trattative, dato l'evidente stato fallimentare della società, per l'acquisto del pacchetto azionario e per l'assorbimento o il passaggio sotto il controllo dell'I. R. I. di quell'azienda cantieristica. Dicevo che quell'ordine del giorno fu accolto come raccomandazione, l'effetto fu di far accrescere le speranze di tutti i nostri cittadini. Attesero, continuando ad avere fiducia, e pensarono realmente che l'accettazione da parte del Governo come raccomandazione di un ordine del giorno fosse impegno tale per il Governo stesso, da non avere dubbi su un esito positivo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Ancora oggi attendono e sperano in quella « raccomandazione ». Ma di concreto che c'è stato? Nulla, assolutamente nulla! Il Governo — si può anche capire questo, ma non giustificare — non poteva impegnarsi in quello stesso momento a prendere in esame la situazione dal momento che non si rendeva forse conto della gravità della crisi che si era determinata ed allora ha rimandato non diciamo la risoluzione del problema, ma addirittura la presa in considerazione dello stesso. Ricordo la data: eravamo alla seduta del 22 ottobre dello scorso anno.

Quale fu in questo frattempo l'atteggiamento della Società? Un atteggiamento stranissimo che non si può non riprovare ed aspramente condannare, se si tiene conto che la Società per azioni Cantieri navali di Taranto, in teoria soltanto però, è una Società autonoma e indipendentemente. Mentre se si va in fondo alle cose e si esamina la vera struttura della Società, si vede bene che essa è fortemente legata ad altri interessi di altri complessi industriali del Nord. Lo sganciamento della Società per azioni Cantieri navali *ex Tosi* è avvenuto da pochi anni, mi pare nel giugno del 1947; dal nascere ad oggi, come Società autonoma e « sganciata » sicché la presidenza della società per azioni Cantieri navali di Taranto ha assistito, diremmo inerte, indifferente alle agitazioni degli operai e alle manifestazioni di solidarietà della cittadinanza, e alle azioni che, con molto spirito di sacrificio, nel pieno adempimento del nostro mandato, tutti i deputati della Circostrizione, dall'onorevole Latorre, all'onorevole Ministro Grassi, dall'onorevole Latanza a chi vi parla, abbiamo adempiuto, ha assistito dicevo, assente, passiva, mai preoccupata della sorte delle sue aziende comodamente, « alla finestra », ad attendere che il Governo attraverso le pressioni politiche di tutti i gruppi di quella Circostrizione, provvedesse a risolvere la sua situazione. Può anche ritenersi comprensibile questo atteggiamento, dal momento che esisteva un piano preordinato che vi dimostrerò, e certo meglio di me, su tale argomento vi illuminerà l'onorevole Latanza con dati di fatto più precisi di quelli che in questo momento io non devo citare, piano preordinato di smobilitare l'industria cantieristica di Taranto. E perché? Il perché è chiaro. L'82 per cento dei Cantieri navali italiani sono sotto il controllo dell'I. R. I. Uno dei pochi cantieri, che è di certo uno dei più grandi ed attrezzati Cantieri d'Italia — perché avere 11 scali e maestranza qualificata per-

fetta in tutto, significa avere quanto è necessario per costruire ottime navi, nonostante il parere contrario degli onorevoli Cappugi e Corbino che, se ben ricordo, tale parere apertamente manifestarono in occasione dell'emendamento Latorre sul progetto Saragat — possiamo affermare senza tema di smentita che è in grado di capacità ed efficienza tale da costruire in due anni dalle 50 alle 60 mila tonnellate di naviglio.

Sono delle responsabilità gravi che hanno assunto fin da allora le alte gerarchie della Società: per lo meno il Presidente e gli azionisti a capo dei quali, bisogna dirlo, c'è un nome che rappresenta uno dei più alti magnati dell'industria metalmeccanica italiana, dell'industria cantieristica e di altre: il signor Falck, che fino a questo momento né operai, né tarantini, né noi deputazione provinciale, abbiamo avuto l'onore e il piacere di vedere: sono questi i veri manovratori di tale delittuosa azione. A me risulta, per notizie avute poco fa dal collega Latorre (questo è un inciso che devo ricordare alla Camera e mi vorrete scusare!), che il tentativo fatto dall'onorevole La Pira o dall'onorevole Fanfani, da parte cioè dell'autorità di Governo, Ministero del lavoro e previdenza sociale per la ripresa delle trattative interrotte per loro malvolere, è fallito perché dall'altra parte, ossia dalla sede di Legnano o di Milano il signor Falck ha fatto sapere, telefonicamente, che non può scomodarsi e venire qui a Roma per trattare di questi problemi, confermando quell'atteggiamento che l'Ammiraglio De Courten, Presidente della Società aveva in precedenza assunto di fronte alla critica situazione.

Ma torniamo ai precedenti: eravamo nel periodo dell'attesa dei famosi provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. Noi abbiamo fatto qualche cosa; abbiamo esercitato delle amichevoli pressioni, per accelerare i tempi, ma vi erano delle difficoltà, di natura strettamente tecnica, si disse, che impedivano l'immediata presentazione del disegno di legge relativo da tempo pronto. L'onorevole Saragat prese impegno con me, nella discussione ampia che vi fu, anche per questo problema, sul bilancio del dicastero da lui diretto, che avrebbe presentato subito il progetto al Senato, (mentre lo presentò alla Camera in data 4 dicembre dello scorso anno).

Vale la pena ricordare quale fu la concordia di tutti noi rappresentanti politici dell'Italia meridionale, allorquando con 153 voti — con 50 voti di differenza — battemmo coloro

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

i quali cercarono di annullare o correggere l'emendamento del collega Latorre accettato la sera precedente e con cui la quota di riserva per i cantieri navali dell'Italia meridionale (Taranto, Napoli, Palermo e Castellammare di Stabia) era fissata nel 30 per cento.

17 dicembre: è questa la data. E in questi due mesi cos'è poi accaduto? C'era da attendersi da parte della Presidenza dei cantieri che, ripeto, è stata sempre inerte, mai seriamente preoccupata di fornirsi di lavoro, di provvedersi di commesse di costruzioni da parte di privati o società, un maggior senso di responsabilità e di capacità nell'indirizzo produttivo. Vorremmo ricordare a noi stessi che se non avessimo avuto noi la buona volontà di ricorrere ai diversi Ministeri, di girarli tutti: da quello della difesa a quello dei trasporti, da quello della marina mercantile a quello del lavoro per ottenere il pagamento dei crediti che la Società per azioni Cantieri navali vantava verso questi Ministeri, forse a quest'ora la Società starebbe ancora pacificamente ad attendere senza muovere un dito o senza aprir bocca. Forse ché essa già riconosceva questo suo stato prefallimentare ed aveva predeterminato di lasciare che le cose maturassero in peggio. Quale il programma che si delineava così? Smobilitazione graduale dell'intera azienda attraverso il licenziamento; di quanti operai? Ecco l'interrogativo perché, onorevoli colleghi, anche nelle industrie del Nord ci sono stati dei momenti in cui i signori industriali hanno creduto di « fermare » — come dicono nel loro linguaggio — l'« emorragia » attraverso i licenziamenti, ma non si è mai arrivati ad una cifra così elevata. Basti considerare che i Cantieri navali di Taranto hanno una forza di 3.300 circa tra operai e impiegati e i licenziandi (non i licenziati) cioè coloro i quali dovrebbero essere licenziati per l'egoismo e la cattiva volontà dei signori Falck ed amici, sono 1250! Ripeto, qualsiasi rappresentante politico dell'Italia del nord può fare subito questo calcolo, cioè se in debita proporzione si è poi verificato uguale fenomeno nelle loro industrie. Potrà trarne le conseguenze che vorrà, ma non potrà non riconoscere che Falck ha esagerato con tali provvedimenti. Ma continuiamo, onorevoli colleghi!

È passato anche Natale: e quale Natale! Ve lo dirà anche questo il collega onorevole Latanza, forse con maggiore spirito cristiano di me: vi dirà cioè che non hanno avuto che poche centinaia di lire. Ma che tredicesima mensilità agli impiegati, ma che gratifica

natalizia! Hanno atteso; avevano fiducia in noi, in voi, non certo nella Società, non certo nel suo Presidente, il quale molto raramente onorava la città di Taranto della sua presenza, forse perché — mi sia concesso dirlo in una Assemblea legislativa — non dimentica di essere stato Ministro della marina reale e quindi disdegna tornare a Taranto, base navale che in altri tempi e in altre circostanze lo ha accolto con altri onori e teme i fischi degli operai, ormai a mal partito e quindi stanchi.

Non è un'insinuazione questa: sento di rappresentare con alquanto esattezza quello che è lo stato d'animo della maestranza e forse della cittadinanza di Taranto. Badate, non dei comunisti e dei socialisti, perché le simpatie che un tempo poteva godere, oggi, come Presidente e non più come militare, in Taranto si sono fortemente mutate e ridotte.

Ed ora arriviamo alla strenna dell'Epifania: il provvedimento del licenziamento di 1250 unità lavorative che, secondo la prassi regolamentare, fu notificato alla commissione interna dei cantieri navali e per conoscenza ai rappresentanti del Consiglio di gestione. E questa lettera, con la quale si annunciava la decisione di mettere sul lastrico 1.200 operai nonché 50 impiegati, mi permetto in parte leggersi nel suo testo: « L'attuazione del provvedimento richiesto dovrà aver luogo nello spazio di tre settimane, dal giorno della presente comunicazione, ivi compreso il tempo eventualmente necessario per un accordo in sede sindacale, ai sensi dell'articolo 3 dell'accordo del 7 agosto ».

Siamo al 3 di gennaio. Non vi dico quali sono state le impressioni in Taranto per questo dannato provvedimento; era un lutto cittadino; non soltanto il risentimento giusto da parte degli operai ed impiegati e delle loro famiglie ma da parte di tutti gli ambienti commerciali che attingevano da quegli operai ed impiegati dei cantieri navali. Si delineava così il vero programma degli azionisti, si profilava cioè un chiaro attentato alla più bella e più sana industria per la città di Taranto, per la provincia ionica, per tutta la Puglia. E si cominciò a guardare con maggiore apprensione a quel problema di vita e si intensificò da parte di tutti la lotta di difesa della propria industria.

Tutti sapevano ormai dove si voleva arrivare; nessuno ha creduto più che l'azienda potesse rinsanguarsi, come andava ripetendo la presidenza, attraverso i massicci licenziamenti di 1.250 operai ed impiegati. (La forza era di 2.229 e di 306 impiegati).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Lo sa, onorevole Fanfani, da quanti giorni questi licenziati non percepiscono una lira? Sono con oggi 52 giorni, circa due mesi. (*Commenti*).

E perché anche lei possa rendersi conto delle ripercussioni che un fatto del genere può avere, rivolgo viva preghiera a lei, onorevole Sottosegretario la Pira, perché, anche se vi fossero nuovi ostacoli da parte dei signori azionisti, ella faccia un nuovo tentativo perché la soluzione, di questo problema avvenga in Taranto, al contatto diretto con la miseria che ormai non perdona e che determina uno stato d'animo in quella cittadinanza che si può, si deve comprendere, non diciamo più dai signori azionisti, ma almeno da voi del Governo.

Non dirò delle trattative sindacali, perché lei le conosce meglio di me. È stato a Taranto un suo valido funzionario, il dottor Castelli. Ho partecipato anch'io alle trattative, quantunque non invitato — perché credevo di poter essere utile — che si svolsero avanti il signor Prefetto Speciale. E vi debbo confessare che tanto da parte della F. I. O. M., quanto da parte della Commissione interna dei cantieri, quanto da parte della F. I. L. M. — mi pare: non so se bene ho sentito dire che si chiami così la « libera » organizzazione sindacale democristiana — si dimostrò molta comprensione, volendosi comunque arrivare ad un equo componimento della grave vertenza.

Fin dalla fase iniziale sono state fatte proposte concrete; il maggiore onere veniva (ove fossero state ascoltate le controproposte delle organizzazioni sindacali, accettate e convalidate dal rappresentante ministeriale) a riversarsi proprio sul Ministero del lavoro per i corsi di riqualificazione di 600 operai con una aggiunta di salario integrativo. Ma le trattative, dopo che i signori dirigenti avevano ricevuto « draconiane » disposizioni telefoniche, come sempre naturalmente da Roma, furono interrotte e furono rinviate per la ripresa a Roma. Il giorno seguente alla sospensione delle trattative in Taranto ci fu una seconda grande manifestazione di protesta collettiva. A me piace ricordare alla Camera che in quell'occasione fu proprio il presidente del comitato cittadino per la difesa degli interessi di Taranto, l'avvocato Acquaviva, democristiano e presidente di quella camera di commercio, che, adempiendo al suo incarico con molta comprensione, ebbe nella sua relazione a dichiarare alla cittadinanza tutta intera convenuta in piazza della Vittoria, che la rappresentanza politica,

che il comitato per la difesa degli interessi cittadini, che tutti i tarantini non avrebbero mai tollerato che la società smobilitasse l'azienda e licenziasse gli operai e gli impiegati. Eravamo al pomeriggio del 26 di gennaio

Ripresa delle trattative a Roma (se non vado errato, il 29 o 30 gennaio) pochi giorni dopo; rottura, si è detto da una parte, definitiva delle trattative; e l'atteggiamento dei nostri rappresentanti lei lo conosce bene. Non perché io intenda rivolgere a lei o al Ministro Fanfani un richiamo — perché non mi pare possa tornare utile, dal momento che ho la speranza che si arrivi ad una conclusione positiva — ma solo per stimolarla, onde maggiormente si attivizzi quale mediatore pacificatore della vertenza, vorrei ricordare che quello che lei ebbe a dire alla rappresentanza degli operai del Cantiere, all'atto della rottura delle trattative, è vero, mentre mi pare eccessivo quello che ebbe a dire l'onorevole Fanfani: « siamo di fronte ad una crisetta », disse lei; « siamo di fronte ad una guerretta », disse di contro l'onorevole Fanfani. Io sono d'avviso che abbia ragione lei, perché se fossimo di fronte ad una guerretta, le cose si sarebbero svolte molto diversamente e ci troveremo in una situazione molto più allarmante sotto l'aspetto dell'ordine pubblico. Fino a questo momento nulla è accaduto, e nulla accadrà se il Governo provvederà. È una crisi, forse non modesta come l'ha definita lei (crisetta), che dipende essenzialmente da quella che è la cattiva volontà di Falck, dell'ammiraglio De Courten e compagni, anzi, e amici, perché potrebbero sentirsi offesi se li chiamassi « compagni », preoccupati di portar a compimento il loro piano.

La direzione, al termine delle trattative, sempre per disposizioni telefoniche impartite da Roma, notifica la sera di mercoledì 2 febbraio l'avviso di licenziamento a poco meno di 1200 tra operai ed impiegati. Ha risparmiato circa 50 poveri lavoratori, ha fatto un grave sacrificio con tale concessione, mi hanno detto alcuni: ha ridotto la cifra dei 1250 in precedenza fissata. Non sono andate così esattamente le cose. Intanto ha notificato il provvedimento di licenziamento a meno di 1200 dipendenti, in quanto, pur avendo grande desiderio di licenziarne nel numero in precedenza fissato non ha trovato gli altri 50 e più per raggiungere la cifra.

Qual'è l'atteggiamento che hanno assunto le maestranze a seguito di queste lettere di licenziamento? È necessario, però

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

che ricordi anche questo piccolo episodio: prima ancora che fossero notificate, a mezzo posta, le lettere di licenziamento, la società aveva provveduto a far togliere le cartelliere di quei 1200 operai ed impiegati che dovevano essere licenziati; ed aveva fatto qualcosa di più grave e odioso, di cui dirò più avanti.

Gli operai che avrebbero dovuto — pur attendendo non il licenziamento ma quello che competeva loro: i 52 giorni di paga, la gratifica natalizia e tutte le altre indennità maturate di cui parlavo poc'anzi — incrociare le braccia e dire: va bene, accogliamo il licenziamento per premio di questa bontà cristiana del signor Falck, di De Courten ed amici, hanno respinto con lo stesso mezzo — la posta — la lettera di licenziamento e alla mattina col solito mezzo ed alla solita ora si sono portati in fabbrica, vi sono entrati, perché nessuno lo ha impedito, e si sono rimessi al lavoro.

Il Consiglio di gestione, e la Commissione interna, sono stati subito chiamati dal Direttore dei Cantieri ingegnere Roncisvalle ed altri dirigenti i quali avevano — è evidente questo — già pronto un piano di azione (la fuga). Chiesero perché questi 1209 operai erano ritornati alla fabbrica e i dirigenti sindacali — di qualunque corrente politica sindacale — ebbero a confermare che tornavano in fabbrica perché intendevano continuare a lavorare, si opponevano ai licenziamenti e chiedevano la riapertura delle trattative.

Per tutta risposta l'ingegnere Roncisvalle, con altri cinque dirigenti si è allontanato, in auto, dai cantieri; non so se siano andati via da Taranto per timore di qualche cosa, comunque hanno abbandonato la Direzione del cantiere, per seguire gli ordini dei capi.

Siamo al 3 febbraio dopo questo allontanamento, dopo questa fuga intempestiva e precipitosa — perché quasi la stessa poteva sembrare originata dalla preoccupazione di essere circondati, di essere malmenati dagli operai i quali non hanno assolutamente manifestato un'idea del genere (e tutti dovranno darvi atto di questo). Dunque i dirigenti si allontanarono ed il Consiglio di gestione dei Cantieri, che esiste, ha assunto i poteri di dirigenza. Si dirà: poteva assumere i poteri? Potremmo discutere sul piano giuridico di questa questione ma non la risolveremo. Mettetevi, voi signori del Governo, nei panni di quei poveri operai ed impiegati che da 52 giorni attendono di essere pagati e che si vedono, anziché corrispondere la propria

paga o lo stipendio, notificata una cartolina o meglio una lettera di licenziamento! Anche se si può, in dottrina, discutere sulla mancanza di una legge, il Consiglio di gestione — dal momento che esiste di fatto in fabbrica e viene a mancare la direzione di un Cantiere così importante per la produzione nazionale, così bene organizzato come quello di Taranto — è quello che può assumere i poteri quale autorità tecnica, ed amministrativa, autorità che riesca ad ottenere comunque che si continui nella produzione del Cantiere.

Avrebbe fatto certamente piacere ai signori azionisti se — contemporaneamente al Direttore ed agli altri cinque dirigenti — ingegneri, impiegati, capi tecnici ed operai avessero sgombrato la fabbrica ed avessero consegnato la stessa al Questore o al Prefetto! È evidente che questa poteva essere una loro aspirazione e che oggi ne sono profondamente rammaricati; ma in realtà laddove gli operai avevano già fatto un primo esperimento, laddove avevano già da tempo iniziata la lotta contro i grossi profittatori e i capitalisti — perché Falck, dobbiamo ripeterlo è uno dei più grossi monopolisti dell'industria siderurgica italiana — era logico che il Consiglio di gestione si impegnasse e nella tutela dei diritti di 3.300 circa fra lavoratori operai e impiegati e nella continuazione del lavoro di produzione aziendale. E si è determinata così una situazione difficile, veramente molto difficile, aggravata, onorevole La Pira, da una azione dei signori dirigenti che potremmo dire penalmente, moralmente e forse anche sindacalmente perseguibile: la premeditazione di quello che è stato fatto, la premeditazione nel taglio i viveri e materiali e di rapporti con la società dal momento in cui si presumeva che nei Cantieri vi sarebbero rimasti tutti (operai ed impiegati). E che cosa è accaduto in queste ultime ore? Leggo un telegramma pervenuto poco fa al collega Latorre:

« Onorevoli Latorre, Latanza e Guadalupi » — Montecitorio — Roma: « Direzione servizio trazione ferrovie Stato Firenze ha inibito collaudo locomotive e caldaie. Preghiamo vostro interessamento presso Ministro trasporti — Consiglio gestione cantiere Tosi ».

Chi ha preso questa iniziativa? Il Ministro dei trasporti? Non credo di sua volontà. L'hanno presa Falck e De Courten, i quali, poche ore dopo avere appresa la notizia dell'occupazione della loro fabbrica da parte delle maestranze e degli impiegati, hanno cominciato a comunicare coi Ministeri interessati alla produzione del Cantiere: so-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

spendete! tagliate i viveri! non date niente! non pagate! non collaudate!

Ma quello che è più immorale e vergognoso è vedere che gente pretende di risanare la vostra economia, è questo: che due giorni prima dell'arrivo (6 febbraio) delle lettere con il provvedimento di licenziamento, (quanto ci risulta fino a questo momento non è stato smentito) la Direzione dei Cantieri navali ha scritto alle Ferriere della ditta Scianatico di Giovinazzo e alla Direzione dell'A. N. I. C. di Bari, disponendo di sospendere i pagamenti e l'invio di materiale; dicendo all'A. N. I. C., se non vado errato, di non inviare al Consiglio di gestione della Tosi n. 119 bombole di ossigeno che in precedenza erano state ordinate e che erano indispensabili per lavori di tagli di lamiera e di demolizione di relitti navali.

Gli espressi, due espressi, sono arrivati a destinazione il mattino stesso, in cui arrivavano le notifiche dei licenziamenti nelle case dei 1200 lavoratori tosini.

Cos'è questo? Non intendo discutere sotto l'aspetto giuridico, certo. È una volontà premeditata di far trovare in gravi difficoltà coloro che si pensa possano assumere la direzione tecnica-amministrativa dell'azienda, tentando così di paralizzare la produzione e l'economia nazionale.

C'è un altro provvedimento che io devo ricordare. L'Ammiraglio Rouselle, che comanda l'Arsenale militare marittimo di Taranto e che indubbiamente era stato in precedenza avvertito dal Direttore, ha vietato la mattina del 3 febbraio l'ingresso all'Arsenale di 350 operai dei Cantieri navali che lavorano sulle navi *Schiaffino* e *Remois-Esterel*, che sono ancorate nello specchio d'acqua della zona militare, non in quello dei Cantieri navali.

Quali sono i lavori in atto che il Consiglio di gestione continua? Riparazioni alle navi *Schiaffino*, *Remois-Esterel* e *Eugenio di Savoia*.

Sono trascorsi (e devo dirle queste cose, perché voi dovete provvedere!) circa 28 o 27 giorni da quando la società ha vinto la gara, sottocosto, perdendoci, per tali lavori, che ammontano ad un importo di 800 milioni di lire, allo scafo e ai motori, ecc., e ancora oggi non si riesce ad avere l'autorizzazione da parte del Ministero della difesa per dare inizio ai lavori. Il Ministero della difesa dirà, come ha già detto a noi, che è competenza del Ministero del tesoro. Comunque, fra Ministero del tesoro e Ministero della difesa, ci dovrà pur essere qualche Ministro

che deve provvedere! Ne abbiamo fatto tanta strada per questo lavoro! Vedremo ora che cosa risponderanno, per questi lavori, gli onorevoli Salerno e La Pira, se il Governo riterrà di intervenire subito per la concessione dei fondi necessari da parte del Tesoro.

Ma i lavori sono stati ripresi. Nonostante il piano delittuoso e attentatore alla vita economica nazionale e alla sorte di migliaia di famiglie, i lavoratori di Taranto hanno continuato a lavorare! L'umore avvertibile oggi nella città di Taranto vi ho già detto qual'è. Basta entrare e leggere: « Perché Taranto non muoia! ». È tutto un programma! Sono tutti mobilitati! Nessuno può tollerare che i Cantieri navali non vivano, che le maestranze del cantiere siano mandate a casa, a sopportare un periodo di disoccupazione, nessuno può pensare che questa gente possa continuare ad attendere il pagamento del salario e degli stipendi per l'eternità! Cinquantadue giorni che non ricevono una sola lira!

È una vergogna! La stampa è tutta col movimento di protesta, dal *Corriere del Giorno* all'*Unità*, dall'*Avanti!* alla *Voce per Popolo*, dalla stessa *Gazzetta del Mezzogiorno* agli stessi giornali governativi! Sdegno, proteste! A che servono? Vedremo adesso.

Le autorità sono con noi. Il Prefetto si è messo alla testa di una sottoscrizione: con diecimila lire ha sottoscritto, assieme alle industrie di Taranto, alle aziende, agli organismi politici e sindacali! Se non vado errato, mi pare che fino a ieri sera si era raggiunta già una cifra per venire incontro alle più modeste esigenze di vita di questa gente: un milione e più di lire. Fanno sforzi notevoli la Camera del lavoro, la F. I. O. M., tutti gli organismi, perché sentono di doversi validamente adoperare per venire incontro a questa gente che ha occupato la fabbrica! E di questi tempi, occupare la fabbrica è una cosa che allarma l'opinione pubblica per le preoccupazioni che viene a determinare nella mente e nell'animo di coloro i quali vedono soltanto sotto l'aspetto del turbamento dell'ordine pubblico un fatto economico-sociale di tanta importanza, ma non allarma per quella che invece dovrebbe essere la più viva ed intensa preoccupazione di gente cristiana: le condizioni di vita di miseria e di patemi a cui quei 3.300 lavoratori di Taranto sono purtroppo condannati! Fino a quando? La cittadinanza di Taranto è tutta con loro e si rammarica che ancora non si sia imboccata la via giusta: quella dell'ordine, del lavoro, della pace.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Che cosa si aspetta? Nient'altro che del lavoro, che liberi tutti da queste tristi condizioni e risolva le incertezze! Ed eccoci alla parte essenziale della mia interpellanza.

Ma come potrà il Ministro della marina mercantile — mi si obietterà subito — dare lavoro a quei cantieri, quando questa esigenza è comune ad altri di tutta Italia? È quello che mi sforzerò di dimostrare. Si sappia che nel solo capoluogo di Taranto ci sono già 14.000 disoccupati, e il Prefetto, povero diavolo, continuamente alle prese con questo problema sociale, si mette le mani ai capelli, non sa come fare, telefona a tutti i Ministri chiedendone l'immediato intervento... (*Interruzioni a destra*).

Sì, è la verità e non c'è da stupirsi con alcuna esclamazione di meraviglia, mio caro collega interruttore! Domandi, se non crede, all'onorevole Latanza se è una esagerazione la mia affermazione, gli domandi se conferma quanto dicevo cioè che il prefetto ha più volte telefonato e ha interessato tutti per alleviare le condizioni dei disoccupati e non accrescerne il numero.

Pagamento di salari e stipendi: quando avverrà? Lo chiederà il collega Latanza, perché è suo compito di sviluppare questo lato del problema. Ma deve avvenire, si devono comunque trovare i quattrini necessari, perché non è giusto, non è umano, assistere indifferenti al fatto che tante numerose famiglie di lavoratori del Tosi corrano seriamente il rischio di crepare di fame. Ed è la verità! Purtroppo, se non si interviene e subito quella gente è destinata alla disperazione. Se non ci fossero gli aiuti in denaro e in viveri che la cittadinanza, con questa nuova prova di grande solidarietà sta offrendo con il porgere ai cantierini, il signor Falck potrebbe realmente essere contento di una situazione del genere, aggravata dal suo atteggiamento.

Ma il Ministro della marina mercantile, che ho interpellato, che cosa dovrebbe fare? Dovrebbe innanzi tutto ricordarsi che chi vi parla è stato uno di quelli che vedendo un «po' più lontano di altri» per primo ha chiesto a viva voce, in questa Assemblea, di dar subito lavoro ai nostri Cantieri navali. Dal momento che il progetto aveva questa grande finalità sociale, che la stragrande maggioranza parlamentare riconosce, preoccuparsi delle condizioni, non tanto e non solo della marina mercantile, quanto e soprattutto dei cantieri navali e quindi della disoccupazione che si profilava per la maggior parte degli stessi, perché privi di commesse di costruzioni, il

Ministro della marina mercantile ha creduto di dar corso invece alla normale prassi perché un suo progetto divenisse legge, senza in alcun modo accelerare i tempi della preparazione ed estensione del disegno di legge relativo. Abbiamo detto: 4 dicembre. Ricorderemo gli sforzi fatti dalla nostra Commissione e dalla nostra Assemblea perché quel provvedimento fosse rapidamente approvato. Ricorderemo che lo stesso è arrivato al Senato e sta là senza ancora venirne fuori approvato. Attendono chi i nostri colleghi dell'altro ramo del Parlamento? Mi si è detto ieri che la Commissione ha esaurito il suo lavoro: mi auguro vivamente che ciò risponda al vero e devo anzi profittare di questa circostanza favorevole che mi si presenta, per mandare, a nome delle diverse diecine di migliaia di lavoratori dei Cantieri navali italiani, ai colleghi senatori un monito; che non abbiano, per la velleità di presentare qualche emendamento che ritengono più o meno giusto, che rispecchi più o meno le esigenze di determinati gruppi o di determinate correnti, a condannare al sacrificio circa 47 mila lavoratori dei cantieri navali. E a quei senatori dell'Italia meridionale debbo mandare un altro monito, la parola di augurio che essi sappiano eventualmente sventare le manovre che io sono certo si ripeteranno questa volta da parte di alcuni loro colleghi di quel ramo del Parlamento, nel tentativo di far bocciare quell'emendamento Latorre sul 30 per cento delle costruzioni navali riservato ai cantieri dell'Italia meridionale. È un grave danno ed un serio pericolo che si profilerebbe, se così dovessero agire, non solo per i cantieri di Taranto, Palermo, Castellammare di Stabia e Napoli, ma per tutti i Cantieri d'Italia, per la marina mercantile stessa. Basterebbe infatti che si cambiasse una sola parola al testo del disegno di legge da noi approvato perché lo stesso tornasse all'esame ed approvazione di questo ramo del Parlamento per poi ritornare al Senato. Accolgo questo monito che sento il dovere di esprimere a nome di tutti coloro che, come me, hanno votato per l'emendamento dell'onorevole Latorre e vogliono difendere le industrie meridionali.

Dicevo nell'ultima parte della mia interpellanza: «onde evitare l'aggravarsi della crisi di quello stabilimento, commissionare allo stesso la costruzione di due delle motonavi facenti parte del lotto di proprietà dello Stato». Già prevedo le difficoltà che mi si opporranno e nelle quali ritiene di doversi trovare il Ministro della marina mercantile.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Dal momento che la legge non è tale (è ancora un progetto) io — Stato — non sono autorizzato a commettere alcun lavoro ad alcun Cantiere navale privato o dell'I. R. I. che sia. È su questo che dovremmo discutere. Sicché, per la effettiva realizzazione della legge dovremo attendere altri 4 o 5 mesi, per lo meno.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Meno.

GUADALUPI. Come no?

Siamo alla metà di febbraio. Andando bene le cose, il Senato entro la fine di questo mese approva il disegno di legge. Ci vogliono, poi, 15 giorni perché la legge sia pubblicata; ci vogliono infine altri 3 mesi perché il Comitato tecnico esaurisca i suoi lavori. A meno che ciò non sia stato preventivamente effettuato. Ed è questo l'augurio che rivolgo. Vi è infine da considerare tutto il tempo necessario perché, dopo l'approvazione dei progetti, lo Stato ed i privati commettano le navi loro necessarie, nei limiti del tonnellaggio fissato nella legge e perché i Cantieri possano realmente dare inizio ai lavori di impostazione delle navi da costruire. Ma vi è qualche cosa che mi autorizza a chiedere l'immediato intervento anche del Ministro della marina mercantile ed è questo: vi è una parte della legge che abbiamo approvato sulle costruzioni navali (e, se non vado errato, è l'articolo 25) che riguarda le 3000 tonnellate per i servizi di collegamento con piccole motonavi, della penisola con le isole. Chiedo appunto nella mia interpellanza, che almeno due di quelle piccole motonavi fossero commissionate ai cantieri navali di Taranto, già da diversi mesi privi di commesse di lavori di costruzione da parte dello Stato. Non credo di aver chiesto niente di eccezionale od impossibile. Onorevole Salerno, speriamo che almeno questa volta mi possa dichiarare soddisfatto, quando lei mi avrà risposto.

Ho letto alcune notizie interessanti sul giornale *Il Mercantile* settimanale economico, che non è di certo molto vicino alle idee del Partito in cui mi onoro militare né a quello comunista: è il giornale finanziato da un gruppo di gente dell'industria navale. Si pubblica a Napoli. Il 22 gennaio ha pubblicato questo articolo che mi accingo a leggere. Non l'ha letto?

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. No.

GUADALUPI. È intitolato: « Due pesi e due misure. Critica la situazione dei cantieri di Taranto ». Questo titolo stampato a caratteri cubitali. E poi al centro del corpo del-

l'articolo, bene in evidenza, la notizia: « Otto navi ai cantieri navali. O. T. O. di Livorno ». Lo leggo. È una notizia di stampa, quindi potrebbe anche essere non vera; essa è stata data evidentemente a Genova; per cui è da considerare che queste cose si sono dette negli ambienti dell'alta industria navale. Comunque va letta per sentire cosa ne pensate voi: « Negli ambienti cantieristici si afferma che, di fronte alla sempre crescente minaccia della disoccupazione, fra le maestranze cantieristiche il Governo procederà in questi giorni alle assegnazioni per conto della Finmare ai diversi cantieri controllati dall'I. R. I. senza attendere l'approvazione della legge Saragat al Senato. La notizia è stata accolta con vivo entusiasmo dagli ambienti economici genovesi, i quali rilevano che ciò dimostra che il Governo è deciso ad agire per sollevare le critiche condizioni dei cantieri. Ma, dall'altra parte essa ha determinato una profonda sorpresa in quanto l'assegnazione avrebbe dovuto essere effettuata in rapporto alle necessità, per realizzare la selezione fra cantieri economici e quelli enti economici. Otto navi saranno comunque assegnate al cantiere navale di Livorno che ha 5 scali ». Se facciamo la proporzione, ove fosse vera tale notizia, ai cantieri navali di Taranto, che hanno 11 scali, voi dovrete promettere la commissione di almeno dieci navi.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dovrebbe essere esatta la premessa.

GUADALUPI. Anche se non è esatta la notizia del « Mercantile », mi sforzerò di dimostrare che è possibile venire concretamente incontro a quei cantieri.

È possibile o non è possibile arrivare alla commessa costruzione a valere sul programma della Finmare? La legge non è ancora formalmente tale. E quindi io, Ministro della marina mercantile, non posso abusare e violarla. Ma se alla base, come vera e quasi unica causale di questa legge, vi è la grave situazione sociale che si verrebbe a determinare per la disoccupazione delle maestranze dei cantieri, si può anche chiudere un occhio iniziando subito l'impostazione dei programmi.

Una voce al centro. E i mezzi?

GUADALUPI. Si devono trovare, perché lo stanziamento è già fissato e fa parte del fondo lire per il piano E. R. P. Sono 33 miliardi di spesa, che dovrà sopportare lo Stato: sono cose queste più volte dette. Il Ministro Saragat ebbe — nella seduta del 3

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

novembre dinanzi alla VII Commissione, alla quale assistevo anch'io, — a dare succintamente notizia del programma di costruzione della Finmare: «91 mila tonnellate sono riservate per la Finmare per tutte le Società di preminente interesse nazionale, che comprenderebbero 64 mila tonnellate da impostare subito e 27 mila da accantonare con le seguenti particolari costruzioni: tre motonavi da 25 mila tonnellate (a Taranto non avremmo — allo stato — la possibilità di costruire motonavi di tale tonnellaggio), una motonave da 9.000, una da 5.000, una da 6.000, una da 1.500, una da 1.600, 5 navi per complessive 24.000 tonnellate per i servizi con le isole, oltre tutte le ordinazioni degli armatori liberi, limiti del tonnellaggio loro riservato per oltre 130 mila tonnellate di stazza lorda.

Ora, se è vero come è certamente vero che la Finmare è controllata dallo Stato, perché queste commesse di lavoro dovranno essere soltanto affidate agli stabilimenti cantieristici controllati dall'I. R. I. ?

E noi non chiediamo che ci siano affidati molti lavori, ma per lo meno quanto sufficienti perché il Cantiere di Taranto possa lavorare a pieno ritmo.

Questa distribuzione anticipata, a mio avviso, per queste modeste considerazioni, è possibile. Due navi da 5000 tonnellate, noi chiediamo siano al più presto commissionate dalla Finmare ai nostri cantieri navali. Avremo così risolto tutto il problema.

Nessuno dei deputati della circoscrizione jonico-salentina, è andato al Ministero della marina mercantile o dal Ministro Saragat a ripetere quanto invece da altri sarebbe stato detto: «per il nostro Cantiere di La Spezia vogliamo una nave da 25 mila tonnellate; per il nostro Cantiere di Genova Sestri vogliamo una nave ecc. ecc.». Non l'abbiamo fatto, perché noi abbiamo rispetto della funzione del Ministro Saragat e vogliamo sperare non si lasci influenzare da alcuna pressione politica. Noi credevamo che lo stesso si sarebbe regolato nella maniera più equilibrata, più obiettiva e che non si sarebbe lasciato influenzare da questi poco simpatici «alti interventi» — è vero —. Attendevamo che il Ministro Saragat accogliesse le proposte che molti mesi addietro gli erano state formulate dalla Commissione interna e che anche i nostri Cantieri navali avessero una promessa concreta — conseguente al suo intervento autorevole — da parte della Finmare con la ordinazione, magari telegrafica, come sarebbe avvenuto per altri, da parte del commen-

dator Dagna, Presidente della Finmare, per la costruzione di due motonavi da 5 mila tonnellate.

Dunque non chiediamo molto, solo quanto è sufficiente perché quei cantieri possano al più presto riprendere in pieno la loro attività di costruzione. E poi ci sono le 5 piccole moto-navi, che lo Stato fa costruire per le linee gestite dalla Tirrenia.

Pongo un quesito all'onorevole Sottosegretario per la marina mercantile: le convenzioni, che andavano a scadere il 31 dicembre 1948, tra lo Stato e le 4 società minori — Tirrenia, Partenopea, Meridionale, Eolia — sono effettivamente scadute? Se fossero scadute e lo Stato intendesse, come ha promesso, affidarle alla Società Tirrenia, si potrà subito provvedere alla loro costruzione: lo Stato cioè avrebbe la possibilità di passare un ordinativo di lavoro immediatamente anche al cantiere navale di Taranto.

Onorevoli colleghi, ho terminato. Non devo ripetere quello che avete sentito in altra occasione; non sono solito spendere più parole di quanto siano necessarie per comportare le mie legittime e fondate richieste. E voi ben sapete che Taranto, tutta la provincia, tutta la Puglia, tutto il Meridione d'Italia guarda con estrema attenzione a quello che il Governo dovrà fare, per risolvere questa criticissima situazione, che paralizza tutta la vita di una delle più fiorenti industrie dell'Italia meridionale e che tiene il cuore sospeso di decine di migliaia di lavoratori che attendono le vostre decisioni. Fate che quel motto si possa presto cancellare, ed al suo posto scriverne un altro più bello: «Taranto ha vinto per la forza e la compattezza dei suoi cittadini la sua grande battaglia!». (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Latanza ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

LATANZA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, la interpellanza, posta oggi all'ordine del giorno di questa Assemblea, porta, oltre alla mia, le firme di altri numerosi colleghi, appartenenti a molti settori di questa Camera, dall'estrema destra all'estrema sinistra; e porta — ciò che a me pare più importante — l'unanime adesione di tutta la cittadinanza tarantina di tutta la Provincia, di tutta la Regione, oltre quella dell'intero gruppo parlamentare jonico-salentino, il quale, presieduto dal Ministro Grassi, ha creduto di affidare a me il compito di sostenere questa discussione. Discussione nella quale, pur essendo aderente

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

ai sentimenti del mio animo, io mi sento unicamente portavoce dei desideri e delle legittime aspettative dei lavoratori di Taranto, di tutto il popolo tarantino. Non è la prima volta, purtroppo, che in questa Assemblea si discute intorno a questo problema; e non è la prima volta, soprattutto, che uomini responsabili di Governo, vengono investiti della soluzione di questo problema.

Se io qui avessi il tempo necessario per mostrarvi i verbali delle riunioni del Gruppo parlamentare jonico-salentino, voi agevolmente vedreste, che per lo meno i quattro quinti dell'attività di questo Gruppo parlamentare sono stati spesi per il problema dei cantieri navali di Taranto. Però io peccerei se vi dicessi che tutto questo fervore di opere, che tutto questo proposito fermo di intendimenti, abbiano sortito l'effetto che noi ci proponevamo di raggiungere. Anzi è purtroppo vero quello che ha detto l'onorevole Guadalupi, quando ha parlato di situazione odierna aggravata. Difatti, mentre il 22 ottobre scorso, proprio l'onorevole Guadalupi illustrando un ordine del giorno presentato in questa Assemblea a nome del Gruppo parlamentare jonico-salentino e sempre relativo ai cantieri navali di Taranto, lamentava la mancata corresponsione di due quindicine agli operai e di una mensilità agli impiegati, oggi, purtroppo, la situazione si è aggravata, perché mentre gli operai vantano crediti per tre quindicine di lavoro effettuato e non hanno ancora avuto la gratifica natalizia di 200 ore e altri premi loro spettanti, gli impiegati attendono il pagamento delle loro competenze arretrate relative al mese di dicembre, alla tredicesima mensilità ed al mese di gennaio. Mentre, quindi, l'onorevole Guadalupi in quel suo intervento lamentava in totale una mancata corresponsione di assegni di circa 140 milioni per le maestranze dei cantieri navali di Taranto, tale cifra oggi, purtroppo, è salita a circa 250 milioni. Pensate, onorevoli colleghi, 250 milioni di competenze arretrate spettanti a 2900 operai e a 300 impiegati nei cantieri navali di Taranto! Cosicché, si calcola che ogni operaio oggi vanta un credito di circa 70 mila lire, e ogni impiegato vanta un credito di circa 130 mila lire. È appena il caso di ricordare che queste categorie economiche vivono esclusivamente del reddito del loro lavoro e non hanno delle riserve di denaro alle quali attingere. Migliaia di lavoratori sono così condannati a vivere tra mille ripieghi ed adattamenti, spesso costretti a soffrire addirittura la fame. Ed il loro numero diventa ancor più im-

nente, se si considerano gl'interi gruppi familiari che sono a carico loro. Sicché può dirsi che è tutta una città condannata a soffrire, in questa situazione. Io ho qui sotto gli occhi un grafico che meglio di qualsiasi arte oratoria, vi può esattamente illustrare il grave disagio che si è venuto a creare a Taranto. Il grafico si basa sulle cifre relative alle vendite effettuate nella seconda parte dell'anno scorso, cioè nel 1948, in molte importanti città italiane. Gli indici delle vendite sono stati rapportati allo stesso numero di giorni lavorativi e si è preso per base l'indice del giugno 1946, che è stato perciò fatto uguale a 100. Dalle cifre che hanno portato alla redazione del grafico risulta che mentre a Milano nel novembre 1948 si aveva un indice di vendite pari a 296, questo è salito a 627 nel dicembre successivo, registrando cioè un aumento di vendite di oltre due volte; che a Genova, mentre nel novembre 1948 si aveva un indice di vendite pari a 345, questo è salito a 977 nel dicembre successivo, registrando cioè un aumento di vendite di 2,8 volte; che a Torino, mentre nel novembre 1948 si aveva un indice di vendite pari a 403, questo è salito a 1026 nel dicembre successivo, registrando cioè un aumento di vendite di 2,5 volte.

Lo stesso andamento delle curve in ascesa si registra in tanti altri comuni importanti presi in esame, come ad esempio Roma, Palermo, Napoli, Bari e Lecce.

Il fenomeno, del resto, è normale poiché in diretta relazione col maggior volume di vendite che vengono effettuate nel mese di dicembre, specialmente in occasione delle solenni festività di questo mese.

Solo a Taranto, da un indice di 279 nel novembre del 1948, si scende ad un indice di 275 nel dicembre successivo. La spiegazione di simile contrazione delle vendite si trova specialmente nella mancata corresponsione delle competenze, per centinaia di milioni, alle maestranze di quei cantieri navali. Taranto città povera, Taranto città eminentemente proletaria, priva di altre risorse ne risente subito, ed ecco che l'indice delle vendite, anziché registrare l'aumento di tante altre città d'Italia, presenta un regresso.

Queste le cifre, che hanno una loro verità inconfutabile.

I fatti che stanno dietro le cifre offrono un triste panorama di squallore e di miseria. Inizialmente, gli operai hanno fatto ricorso al credito: credito presso fornitori, credito presso i padroni di case. Ed a questo propo-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

sito rammento che vi è stato addirittura un apposito ordine del giorno, votato dalla Consulta economica di Taranto, col quale si invitavano espressamente e i fornitori e i padroni di casa ad essere tolleranti verso questi lavoratori. Ma anche le fonti del credito si sono gradualmente inaridite. Gli operai hanno quindi incominciato a vendere le loro masserizie; modeste masserizie, ma comunque hanno incominciato a venderle. Quando successivamente hanno fatto ricorso ai prestiti, ed a tale riguardo, vi dirò ancora delle cifre, quelle relative alla statistica dei protesti cambiari del comune di Taranto, per il periodo che noi abbiamo già preso in esame nel grafico precedente. Da queste cifre risulta che mentre nel novembre 1948 nel capoluogo di Taranto vi sono stati 845 protesti cambiari per un ammontare complessivo di 17.539.708 lire, nel dicembre successivo, cioè nel periodo in cui si aggrava la situazione dei pagamenti agli operai, i protesti da 845 salgono a 1197 ed il loro ammontare complessivo passa da 17.539.708 a 21.897.998.

Queste cifre, come numero di protesti e come ammontare, non sono mai state toccate nei vari mesi dell'anno 1948 e neanche nel precedente dicembre 1947. Si tratta di protesti di ammontare minimo e che rappresentano proprio le cambiali sottoscritte a tassi esosi dagli operai e dagli impiegati dei cantieri navali di Taranto per fronteggiare le loro più impellenti esigenze familiari.

Ecco la vita di stenti e di rinunce che hanno vissuto e stanno vivendo la maestranze dei cantieri navali di Taranto. Perfino nella solennità del Santo Natale, festa che è la più cara alla famiglia, essi hanno dovuto, soffrendo, vivere questo giorno come uno dei tanti giorni del loro lungo periodo di rinunce, senza poter portare nelle loro famiglie, sul loro desco quella dovizia consuetudinaria che stesse a significare quanto intimamente loro sentivano, quanto intimamente loro vivevano questa festa solenne. Come se tutto questo non bastasse, come se tutte queste privazioni non fossero sufficienti, proprio in questi giorni la Direzione dei cantieri, dopo lunghe ed estenuanti trattative svoltesi a Taranto e presso il Ministero del lavoro, ha inviato le lettere di licenziamento a circa 1200 lavoratori, gettando così lo scorporamento in tante famiglie di Taranto. Che cosa potevano fare gli operai? Che cosa potevano fare gli impiegati? Che cosa potevano fare queste maestranze rimaste prive per tanto tempo delle competenze loro spettanti?

Che mezzi avevano per difendersi? A titolo simbolico, più che altro, vi è stata una pacifica ed ordinata occupazione dei cantieri.

Ma badate, onorevoli colleghi, questa occupazione di fabbrica non ha niente a che fare con le solite occupazioni di fabbriche avvenute altrove, che traggono il loro motivo da speculazioni di carattere politico. Questa occupazione di fabbrica, ordinata, pacifica, non è altro che la disperata difesa degli operai, degli impiegati, delle maestranze dei cantieri di Taranto, le quali, occupando la fabbrica, non hanno inteso altro che difendere il loro pane. Questi i fatti, questo il quadro nel quale è nata la solidarietà commovente di un'intera città, stretta attorno ai suoi lavoratori, solidarietà sintetizzata nella frase che si legge dappertutto nella mia città: « Perché Taranto non muoia, aiutate i lavoratori dei cantieri navali ».

Tutti sono intervenuti a dare il loro contributo di solidarietà, con parole di fede e di conforto, con offerte di denaro, con offerte di viveri. Dalle più alte autorità agli umili cittadini, tutti a Taranto hanno fatto propria la causa delle maestranze dei cantieri, a cominciare dal nostro Arcivescovo, monsignor Bernardi, il quale, in una lettera diretta al Comitato Cittadino — organismo che si è tanto preoccupato e che ha tanto difeso gli interessi dei lavoratori dei cantieri navali di Taranto — così si è espresso: « Ora che una così grave e dolorosa decisione è stata attuata, noi sentiamo nel nostro animo paterno, vivo ed angoscioso accoramento, Ci addolora la tristezza della situazione in cui vengono a trovarsi tanti nostri figli e brameremmo di poterli in qualche modo aiutare. Che la Divina Provvidenza alla quale eleviamo le nostre più fervide preghiere, sopperisca nella sua infinita bontà ai bisogni di tutti. E che coloro i quali ne hanno la possibilità e quindi la responsabilità nulla trascurino perché l'attuale gravissimo disagio abbia a cessare ».

Ed il Prefetto di Taranto, che tanto si è adoperato per tentare di risolvere questo angoscioso problema, recentemente mi diceva che la sua preoccupazione e le sue cure maggiori sono rivolte a quelle maestranze.

È stato un susseguirsi, sempre a ritmo più accelerato, di atti di solidarietà, l'uno dopo l'altro. Ve ne voglio qui citare qualcuno perché sta a significare quella meravigliosa fraternità che nasce fra operai ed operai, quando sanno di doversi difendere, quando sanno di doversi battere per una causa giusta,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Gli operai dell'Arsenale hanno lasciato per gli operai dei cantieri navali di Taranto le loro refezioni calde, che sono oltre novemila; gli operai delle Officine Galilei si sono tutti quotati per un versamento di lire mille a testa e così pure hanno fatto quelli delle officine San Giorgio, fin tanto che, ad un certo momento, vi è stata a Taranto un'iniziativa ancora più vasta, presa da un quotidiano locale, *Il Corriere del giorno*, il quale, in prima pagina sotto il grande titolo « Aiutiamo i lavoratori del « Tosi » si è fatto promotore di una raccolta di fondi destinati a sopperire alle più immediate esigenze di questi lavoratori.

La sottoscrizione è ancora in atto e ad essa partecipano tutti gli enti e le categorie sociali, dai più abbienti ai modestissimi pensionati.

In sintesi, onorevole Sottosegretario, cosa chiedono questi lavoratori e tutta la regione jonico-salentina che per essi si sta battendo? Chiedono in primo luogo ciò che a loro già spetta, chiedono il riconoscimento tangibile di un loro diritto: la corresponsione degli arretrati. Se un modesto datore di lavoro che abbia alle sue dipendenze due o tre unità di personale non paga queste unità, vi è tutta una procedura che si mette in moto e che può portare addirittura anche ad atti giudiziari: perché allora la stessa uguale cosa non deve avvenire quando, anziché di un modesto datore di lavoro, si tratta di grossi complessi finanziari come quello dei Cantieri di Taranto, nel quale vi sono importantissimi nomi della finanza italiana?

La presidenza dei cantieri troppo facilmente risponde agli operai che chiedono quanto loro spetta: « Non abbiamo disponibilità, siamo senza fondi ». È molto comodo dare questa risposta, trovare questa giustificazione. Molte cose bisognerebbe esaminare al riguardo, ma questo non è forse compito mio.

Che se invece lo fosse, sarebbe quanto mai opportuno risalire alla situazione esistente prima, qualche anno fa, nella Società dei Cantieri navali. Bisognerebbe, in primo luogo — io credo — risalire al giugno 1947, cioè alla data in cui la Società decideva lo sganciamento (lo « scorporamento », come con brutta parola si dice) dei Cantieri navali di Taranto da quelli di Legnano, prima di allora appartenenti entrambi ad un unico complesso finanziario.

Bisognerebbe risalire fino a quella data, e vedere bene nel fondo a che cosa si tendeva con questo provvedimento, che è stato definito da molti un paravento di carattere

giuridico, un artificio di carattere amministrativo-contabile.

E bisognerebbe pure, se entrassimo in questo ordine di idee, ricordare agli attuali azionisti dei cantieri navali di Taranto i lautissimi guadagni da loro percepiti, specialmente durante la prima e la seconda guerra mondiale, quando il committente dei lavori era solo lo Stato, il quale, come è noto, è tanto spesso più generoso di qualsiasi altro committente.

Ma c'è poi un lato di questa situazione, che ha particolarmente impressionato me, che ho seguito tutte le trattative sindacali, e a Taranto e a Roma, presso i vari enti e i vari uffici. Vi è cioè il fatto che da una parte noi abbiamo dei lavoratori, i quali si affannano in tanti modi per aiutare l'andamento dell'azienda, degli operai che pressano le Autorità, i loro rappresentanti politici, perché la situazione dell'azienda si raddrizzi, mentre dall'altra noi abbiamo invece dei datori di lavoro i quali dimostrano una inerzia che non può non destare in noi dei fondati sospetti e delle gravi preoccupazioni. (*Commenti*).

Tanto ciò è vero, onorevoli colleghi, che io, in una riunione tenutasi recentemente fra lavoratori e datori di lavoro, dissi a questi ultimi: scusatemi, ma io penso che nelle trattative sindacali e specialmente in questo caso particolare datori di lavoro e lavoratori dovrebbero essere un po' come dei fratelli siamesi, indissolubilmente legati alla sorte dell'impresa. Se tutti e due si sforzano di migliorare, l'intero organismo, che nel nostro caso è l'azienda, indubbiamente si risana, guarisce; ma se da una parte c'è questa disposizione e dall'altra no, se i lavoratori si sforzano di guarire ed i datori di lavoro invece no, è chiaro che essi periscono entrambi. (*Commenti*).

Io non credo sia stato a caso che un'alta autorità della mia provincia abbia ventilato recentemente l'opportunità di richiedere l'amministrazione controllata dallo Stato per quei Cantieri navali. A lei, onorevole Sottosegretario, giudicare circa l'opportunità di questa proposta. Inoltre, debbo dire che quando la direzione dei Cantieri provvede a licenziamenti in ragione di una cifra che corrisponde ad oltre un terzo dell'intera maestranza, nasce legittima nella mente una prima domanda: ma è proprio necessario fare tutti questi licenziamenti?

Guardiamo un po' i lavori in corso nel cantiere, guardiamo quali prospettive vi siano oltre i lavori in corso. I lavori in corso nel

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

cantiere sono attualmente i seguenti: per conto della Marina militare italiana: piroscavo francese *Remoir* da 3575 tonnellate, piroscavo francese *Esterel* da 1600 tonnellate, piroscavo francese *Schiaffino* da 1000 tonnellate, incrociatore italiano *Eugenio di Savoia*; riparazioni in corso per conto delle ferrovie dello Stato: dieci locomotive; demolizioni: sono state assegnate o sono in corso le seguenti demolizioni: venti sommergibili, per complessive 6 mila tonnellate, un piroscavo da 3 mila tonnellate, una nave militare ausiliaria da 5 mila tonnellate. Questi, come lavori in corso. C'è poi tutto un programma, che va sotto il nome di « riparazioni in conto guerra » alla Grecia, che l'Italia deve fare, programma il quale, per necessità di vicinanza geografica, non può che trovare attuazione proprio presso i Cantieri navali di Taranto; tutto ciò, senza dire del programma del Ministero della marina mercantile, che noi speriamo — e in questo io mi unisco ai voti espressi da altri colleghi — possa sollecitamente entrare nella fase concreta di realizzazione.

A lei spetta, onorevole Sottosegretario, giudicare sulla necessità di tutti questi licenziamenti, ma è bene sia chiaro che gli operai non possono più fare altri sacrifici oltre quelli già sopportati.

Ricordo a tale riguardo che ad un certo momento la presidenza dei cantieri disse: se si riuscisse a realizzare il risparmio di una diecina di milioni al mese, noi indubbiamente porremmo solide basi per il risanamento dell'azienda. Benissimo, risposero gli operai, e ridussero le loro percentuali di cottimo, e stabilirono dei turni di lavoro, in base ai quali un operaio lavorava per cinque settimane, la settimana successiva, la sesta cioè, rimaneva a casa, senza lavoro e avendo come sue competenze unicamente la metà della contingenza giornaliera. È da più di un anno che gli operai stanno facendo questi sacrifici, con la sola ricompensa di non ottenere da mesi il pagamento degli assegni arretrati, ed ora, di essere stati addirittura licenziati in gran parte.

La seconda richiesta che avanzano le maestranze è quella di ottenere la revoca dei licenziamenti disposti. Anche in altri settori dell'industria italiana si è recentemente parlato di licenziamenti da attuare su vasta scala, per procedere al risanamento delle aziende. Certo, su un terreno di schietta natura economica, noi non possiamo non convenire su di una simile esigenza, anche se questa arriva fino al punto da dimenticare completamente le considerazioni, che

dovrebbero invece essere le più importanti, di ordine sociale; però noi sappiamo pure che lo Stato, quando si sono ventilati questi licenziamenti nelle aziende della zona Settentrionale dell'Italia, è intervenuto opportunamente ad aiutare, sotto tante forme, queste aziende. Vi parlo, per esempio, della Fiat, delle Officine meccaniche reggiane, della « Safar », della « Breda », società che hanno ottenuto notevoli aiuti dallo Stato, calcolati in miliardi e in qualche caso in decine di miliardi.

Noi abbiamo chiesto per i Cantieri di Taranto aiuti del genere, ma o non li abbiamo ottenuti o ci hanno risposto con cifre assolutamente irrisorie e irrilevanti rispetto a quelle cui facevo prima cenno. Qualcuno ci ha risposto: sì, ma queste aziende che noi abbiamo aiutato e che stanno nel Nord Italia, in tanto sono state aiutate, in quanto erano nell'Istituto per la Ricostruzione Industriale. Anche noi abbiamo chiesto di entrare in tale Istituto; è colpa nostra se finora non siamo riusciti ad ottenere ciò ?

FUSCHINI. È un ospedale; avete ragione.

LATANZA. Caro collega, se ci sono entrati tanti altri, fate entrare anche noi in questo ospedale.

FUSCHINI. Negli ospedali si muore anche.

LATORRE. Non è vero che siamo malati: abbiamo dimostrato che la nostra industria è sana.

LATANZA. Il Ministro Lombardo, quando quest'ingresso abbiamo chiesto, si è limitato ad accettare l'ordine del giorno a titolo di semplice raccomandazione.

Conoscendo che oltre l'80 per cento dell'industria cantieristica italiana è sovvenzionata e controllata dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale, non possiamo non chiederci perché anche a noi non sia consentito di ottenere ciò che tanti altri hanno già ottenuto.

Onorevole Sottosegretario, non dico questo certamente per lei, perché so quanto intensamente e appassionatamente, direi, il Ministero del lavoro in genere, e lei ed i suoi funzionari in specie, avete fatto per noi; però, se mi fosse consentito di rivolgerle una vivissima preghiera, vorrei ch'ella dicesse a qualche suo collega di Governo di aiutarci di più. Qualche deputato settentrionale molto spesso, quando si ragiona intorno alla *vexata questio* Italia meridionale e Italia settentrionale, Nord e Sud, ci domanda: scusate, che cosa chiedete; scusate, di che cosa vi lamentate? Portate dei fatti precisi. I fatti pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

cisi sono questi che io denunzio all'Assemblea: noi di Taranto non riusciamo ad ottenere ciò che in molti altri luoghi, invece, si è ottenuto. Sono proprio questi dinieghi, sono questi fatti che generano, a torto o a ragione, nelle popolazioni del Mezzogiorno d'Italia la convinzione di essere dimenticate, di essere bistrattate.

E vorrei pure, onorevole Sottosegretario, che ella ripetesse — sempre a questo suo collega di Governo — una frase dettami da un operaio, proprio dei Cantieri navali di Taranto, prima che, l'ultima volta, partissi per Roma: « Onorevole, lei e tutti i parlamentari jonico-salentini ci dovete aiutare ». Ed aggiungeva: « Vorrei soprattutto pregarla di dire chiaramente in Parlamento — ed io questo ora faccio — che Taranto, anche se è situata all'estremo lembo della Penisola, è ancora e sempre Italia ». (*Applausi*).

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

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevoli colleghi, brevemente risponderò per la parte che concerne il Ministero della marina mercantile.

Condivido e sottoscrivo le ragioni sociali ed umane che sono alla base delle interpellanze dell'onorevole Guadalupi e dell'onorevole Latanza, nonché dell'interrogazione dell'onorevole Latorre.

Direi che proprio in considerazione di queste ragioni il Ministero della marina mercantile si è reso promotore di quei provvedimenti che servono appunto ad impedire che i cantieri italiani abbiano a chiudersi, per tutte le ragioni che sono state ampiamente dibattute durante la discussione del disegno di legge conclusasi in questa Assemblea col voto del 20 dicembre 1948.

Proprio per dar lavoro ai cantieri navali si è fatta questa legge, si è posto cioè a carico dello Stato un onere non lieve di 34 miliardi; proprio per impedire che migliaia di lavoratori potessero andare sul lastrico. Non credo quindi, onorevole Guadalupi, che a questo Ministero possa muoversi rimprovero di insensibilità o di lentezza nell'andamento di questa legge che ella sa, non io, modesto, ma il Ministro ha cercato di accelerare nei tempi e condurre a termine nella maniera più rapida.

La legge non è venuta qui il 4 dicembre, ma molto prima, perché noi siamo qui per rispettare la legge, per rispettare la Costituzione, ed ella non ignora, onorevole Guadalupi, che una legge prima di venire all'Assemblea plenaria, deve essere vagliata e di-

scussa dalla Commissione. La discussione è stata ampia, animata, sottile, ed è [stata] duplice: presso la Commissione finanze e tesoro, e presso [quella] [dei trasporti e della marina mercantile].

GUADALUPI. È stata presentata alla Camera.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Meglio dire all'Assemblea. Dicendo « la Camera » si potrebbe supporre anche alla Commissione. Comunque si è adempiuto a quanto era doveroso per legge.

La Camera ha sentito l'urgenza del provvedimento e l'ha approvato. Sono venute poi le vacanze. Ma il progetto approvato dalla Camera dei deputati è stato immediatamente trasmesso al Senato, il quale è stato anche incitato a provvedere nel termine più breve. In che senso? Facendo pronunziare prima la Commissione, che anche lì, in quel ramo del Parlamento, deve esprimere il suo parere. Infatti quella Commissione ha già depositato la relazione, sicché il progetto passerà subito all'esame e potrei dire anche — senza diminuire i poteri dell'altro ramo del Parlamento — all'approvazione.

La trasmissione al Senato è avvenuta il 31 dicembre, cioè dopo pochi giorni dall'approvazione del progetto da parte della Camera.

Io non voglio impegnare nessuno, ma posso riferire che non pochi senatori e non pochi componenti della stessa Commissione del Senato, comprendendo l'urgenza dell'applicazione di questa legge, e allo scopo di impedire che qualsiasi emendamento, anche il più efficace, il più utile, possa praticamente frustrare e annullare la ragione della legge medesima, questi senatori hanno deliberato di far presenti i loro voti con altrettanti ordini del giorno, senza che il progetto di legge, a causa di emendamenti e riforme, ritorni alla Camera. Si eviterà così che — come dice un detto volgare ma efficace — mentre i medici studiano l'ammalato muoia. Quindi, onorevoli colleghi, diremo che da parte del Ministero della marina mercantile si è fatto tutto il possibile per venire incontro alle esigenze sociali che sono alla base delle interpellanze che sono state discusse stasera in questa sede.

Prescindendo da ciò, devo aggiungere che la legge è fatta in favore di tutti i cantieri; cantieri, onorevole Guadalupi, che si dibattono nella stessa tragedia. Proprio ieri l'altro sono stato ad Ancona e le posso assicurare che le condizioni degli operai di Ancona non sono migliori di quelle degli operai di Taranto,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

e a lei non possono non giungere — come giungono a me — le parole accorate di molti altri operai che assai spesso non trovano in questa sede difesa, degli operai cioè dei piccoli cantieri, dove sono occupati 100 o 150 lavaratori, e che languono letteralmente! Lei conosce qualcuno di questi cantieri, anche vicini alla sua città, Molfetta per esempio; ma ve ne sono molti altri: Torre del Greco, Napoli, numerosi cantieri della Liguria, tutti piccoli complessi industriali dove il dramma quotidiano può essere silenzioso, ma non è meno imponente del dramma degli operai dei grandi stabilimenti!

Questo dico non per fare della retorica o della demagogia, ma per confutare quelle conclusioni cui ella è pervenuta; conclusioni che mi pare, onorevole Guadalupi, siano un po' contraddittorie, perché, mentre ella pretende, giustamente, che tutto si faccia perché il progetto di legge sia reso subito esecutivo mercé l'approvazione delle due Camere, poi dall'altra parte vorrebbe che il Governo, senza aspettare l'approvazione dell'altra Camera, facesse a modo suo, e cioè rendesse esecutiva la legge prima dell'approvazione.

Siamo d'accordo sulla diagnosi: situazione tragica dei cantieri navali, ma non sono d'accordo sulla sua terapeutica legislativa, che mi permetto definire nobile nelle intenzioni, ma, nei mezzi e nei fatti, un po' alata, un po' pindarica, un po' prestigiosa. Io credo che nessun Governo, mentre la legge è in discussione, mentre la legge sta per giungere alla sua fase conclusiva, possa annullare praticamente il responso dell'altro ramo del Parlamento e rendere quella legge esecutiva con un procedimento che sarebbe assolutamente arbitrario ed illegale.

E non può farlo per un'altra ragione, e qui mi richiamo alla sua interrogazione scritta. Ella è un dialettico, l'ho detto altra volta e glielo ripeto con piacere. Ella è un avvocato, e gli avvocati hanno questa dattilità...

GUADALUPI. È una dote comune!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Facevo anch'io l'avvocato. Ma lasciamo andare questi rimpianti, perché l'ora è tarda. Dico che c'è una certa abilità dialettica. Però ho l'impressione che lei, quando ha scritto l'interpellanza, o non aveva conoscenza dell'attuale disegno di legge o ha equivocato con un altro disegno di legge, perché lo Stato, per il disegno di legge di cui ci occupiamo e che sta per diventare legge, non ordina navi, non commette navi, non prevede un lotto di navi di pro-

prietà statale. Lei cade in equivoco quando con la sua interpellanza, vuol sapere se il Ministro « non ritenga opportuno commissionare allo stesso cantiere di Taranto la costruzione di due delle motonavi facenti parte del lotto di proprietà dello Stato ».

Quello che lei dice risponde effettivamente ad un progetto di legge che poi non fu più presentato, che fu semplicemente una proposta, una aspirazione di altro Ministro, e che prendeva la costruzione da parte dello Stato di navi occorrenti ai servizi indispensabili per la navigazione. Secondo quel progetto, che non è stato incorporato nel disegno di legge poi presentato al Parlamento, si parlava effettivamente di un programma di costruzioni navali per cui 30.000 tonnellate di naviglio sarebbero state costruite dallo Stato per i servizi fra il Continente e le Isole.

È inutile che io le esibisca questo documento, perché esso è ben noto. Ho l'impressione che l'interpellanza (a cui riconosco di rispondere con ritardo, ma non per colpa mia) sia stata redatta avendo presente un testo che non esiste più, perché questa dizione, e cioè « la marina mercantile è autorizzata ad ordinare la costruzione di navi » non si trova più nel disegno di legge. Questo concetto è stato abolito ed è stato abolito anche il concetto che le navi devono servire per le linee esercitate dalla Finmare. Quell'articolo 25 che ella ha ora citato, e che è l'unico articolo discutibile in questo momento (sempre della legge 20 dicembre 1948) dice proprio l'opposto di quello che era il progetto da lei tenuto presente, perché esclude dalla costruzione navale quelle navi destinate all'esercizio di linee tenute da società di preminente interesse nazionale. Stabilisce infatti l'articolo 25 che « nel caso che all'entrata in vigore della presente legge non fossero state stipulate le nuove convenzioni per i servizi indispensabili alle comunicazioni tra il continente e le isole e tra le isole, attualmente non esercitate da società di navigazione di preminente interesse nazionale, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro del tesoro, ha facoltà » (senta un po') non di commissionare, ma « di incaricare, in base a pattuizioni speciali, un ente che sarà da esso designato... » Non leggo più perché ella intende quante condizioni devono verificarsi perché si addivenga a quelle costruzioni e come esse, in definitiva, spettino non allo Stato ma ad un ente da designare. È chiaro quindi che la sua interpellanza non ha niente a che fare con l'articolo 25 della legge, ma si riferisce ad un progetto defunto, secondo cui lo Stato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

si proponeva di commissionare delle navi destinate ai servizi fra il continente e le isole, servizi che sono esercitati dalla Società « Tirrenia ». Qui si escludono invece queste navi, si escludono le società di preminente interesse nazionale e si riduce il tonnellaggio al totale di 3 mila tonnellate. Lei sa che il totale di 3 mila tonnellate corrisponde ad un quantitativo di 6 o 7 piroscafi di 450-500 tonnellate l'uno. È un piccolo naviglio, onorevole Guadalupi, che certamente non può rientrare in quel piano di costruzioni navali che si addice al cantiere di Taranto ed è lavoro cui aspirano i cantieri minori. In ogni caso è un naviglio che non può essere commissionato dal Ministero della marina mercantile; in ogni caso questa commissione è subordinata all'entrata in vigore della legge e alla designazione di un ente che deve essere incaricato della costruzione. Quindi lo Stato non può provvedervi.

Questo, a stare alla legge. Ma altro è dire che lo Stato non può commissionare né ordinare queste navi, e altro è dire che non si può fare praticamente nulla per venire incontro ai giusti, ai legittimi bisogni dei lavoratori cantieristici di Taranto. Non è che non potendo più lo Stato commissionare queste navi della Tirrenia, in sostanza esse non debbano essere costruite. Tutti sanno che dovranno essere costruite, però la Tirrenia, come tutte le altre società di preminente interesse nazionale, come gli stessi armatori liberi, dovrà intervenire nelle richieste per l'ammissione a quei benefici che sono contenuti nella legge. Ed ella sa che se la legge non va in vigore non è possibile far luogo all'esame delle richieste e alla ammissione ai benefici previsti. Per cui mi sembra indice di una concezione farragginosa il dire, come ella dice, che in fondo le società di preminente interesse nazionale dipendono dallo Stato e quindi lo Stato può fare degli ordinativi o può indurre le società a farli.

È un'affermazione gratuita, perché quelle società hanno organizzazione e gestione propria e lo Stato non può commissionare delle navi per conto di società che hanno una loro gestione ed una loro struttura economica, benché siano controllate dallo Stato. Lo Stato può dire solo questo: che la Tirrenia, come le altre società di preminente interesse nazionale, chiederanno di partecipare e parteciperanno a queste costruzioni navali. Senza dubbio vi saranno varie motonavi da costruire. Io credo che il Ministro Saragat abbia anche dichiarato — credo proprio a Taranto o a lei — che almeno una di queste motonavi

sarà costruita. Ma questo non può dare al Governo il potere di commissionare delle navi, perché il Governo, secondo questa legge, non commissiona navi, ma accoglie, ove crede, le richieste di costruzioni e ne distribuisce i lavori.

Più di questo il Governo non può fare. Se lo facesse commetterebbe una illegalità; soprattutto, non saprebbe donde prelevare i fondi. Lo Stato dà un contributo, ma bisogna trovare chi paga tutto il resto. Quindi, una commessa diretta è assolutamente impossibile. I lavori saranno eseguiti; e la Tirrenia, che esercita appunto le linee fra il continente e la Sicilia e fra il continente e la Sardegna, parteciperà alla costruzione di queste navi che saranno ammesse ai benefici.

Qualcuna di queste navi sarà certamente costruita nel cantiere di Taranto, ma tutto questo non può avvenire prima che la legge vada in vigore.

Io posso concludere con questo voto, che tutti si uniscano nella sollecita elaborazione e definizione della legge; che tutti si uniscano nel rendere operante la legge, ed io confido che non si arriverà, come ella pensa, onorevole interpellante, a far passare cinque o sei mesi prima che la legge si attui. Essa dice solo che entro trenta giorni dall'entrata in vigore devono essere presentate le domande; subito dopo il Ministro della marina mercantile può fare l'assegnazione dei lavori che saranno richiesti dai vari armatori.

LATORRE. V'è la preparazione del materiale occorrente alla costruzione, che porta via tanti mesi.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma non saranno 15 o 20 giorni di differenza a mutare le cose, mentre, a volerle anticipare, si commetterebbe un atto assolutamente assurdo. Io sono sicuro che il Ministero della marina mercantile farebbe tutto quello che lei vuole pur di agevolare le maestranze, ma giuridicamente, seriamente, democraticamente che cosa si può fare per venire incontro? Possiamo solamente accelerare i tempi. Possiamo prendere impegni che ciò sarà fatto, e siamo sicuri di trovare la collaborazione di questa Camera e dell'altro ramo del Parlamento; tanto più, onorevole Latorre, che il suo emendamento, che io ho votato, perché sono meridionale come lei...

LATORRE. Grazie! Ma hanno votato anche i settentrionali.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ci sono dei meridionali che non hanno votato a favore. Tanto più

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

dicevo, che quel 30 per cento è garanzia non solo per il cantiere di Taranto, ma per tutti i cantieri del Mezzogiorno; e la ripartizione dei lavori sarà corrispondente al numero degli operai e alla capacità dei cantieri. Il numero degli operai del cantiere di Taranto e la sua capacità sono tali che indubbiamente di questo 30 per cento una parte adeguata sarà assegnata a quel cantiere. Ripeto, sarei molto lieto di poter dire che vi è un meccanismo che autorizza l'accoglimento delle richieste dell'onorevole Guadalupi. Ma non c'è. La richiesta dell'onorevole Guadalupi è commendevole dal punto di vista ideale, ma da quello pratico, legale e democratico, non è accettabile.

Spero però, in sostanza, di essere d'accordo con lui fra pochi giorni. Accelereremo i tempi e cercheremo di venire incontro alle esigenze dei lavoratori. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole La Pira, per la parte che riguarda il suo Ministero.

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Dirò poche cose, perché ormai la questione è stata ampiamente illustrata dagli onorevoli Guadalupi e Latanza. Un'affermazione devo subito fare: che veramente la vertenza e la situazione sono gravi. Di questo ho dato notizia sabato agli stessi organi responsabili. « Signori — ho detto — la cosa è grave; e bisogna procedere con la massima rapidità per risolvere questa vertenza ». Come si risolve? Vi sono due problemi: l'uno di natura sindacale e l'altro di natura finanziaria.

Devo dire, fra parentesi, che noi non abbiamo dormito. Mi pare, del resto, che tanto l'onorevole Guadalupi che l'onorevole Latanza lo abbiano testimoniato. Ci siamo impegnati in tutte le maniere, sia a Taranto che a Roma: telefonate, telegrammi, ecc.

GUADALUPI. È la vostra funzione!

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Facciamo sempre meno del nostro dovere; ma cerchiamo di farlo. Dicevo che si trattava di un problema sindacale e di uno finanziario. Problema sindacale: che si fa di questo cosiddetto alleggerimento di 1200 unità? Il Ministero del lavoro ha seguito per il tentativo di soluzione di questa vertenza un criterio preciso: siccome Nord e Sud costituiscono una sola Repubblica, se vertenze analoghe si sono verificate nel Nord, le stesse soluzioni vengono analogicamente applicate anche al Sud; criterio chiarissimo.

Una voce al centro. Equo!

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Questo significa che, per fare questa cosiddetta operazione di alleggerimento, ci vogliono, al minimo, 400 milioni.

Ed allora sorge il problema finanziario: chi paga?

Consentitemi una parentesi: poc'anzi, quando il collega Latanza parlava degli affari del piccolo e del grosso, io mi ricordavo di un bello episodio che cita Sant'Agostino: una volta Alessandro Magno domandò ad un pirata: « Perché rubi? Perché fai il pirata? »; e quello rispose: « Che vuoi! Io rubo piccole cose e mi chiamo pirata; tu rubi i regni e ti chiami imperatore ».

Dunque: chi deve pagare?

Una voce a destra. Pantalone!

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Evidentemente, deve pagare il debitore; ed il debitore è la ditta, la quale deve pagare 300 milioni circa di arretrati, per salari e stipendi e poi, se vogliamo applicare al Sud i criteri applicati al Nord, deve pagare, per questo alleggerimento, una somma che porta l'operazione a circa 400 milioni.

GUADALUPI. Da 70 ad 80 milioni.

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Da 70 ad 80 milioni in più.

Dunque, secondo il principio, deve pagare il debitore. Questi, interrogato, dice di non avere il denaro.

E qui sorge il problema di Taranto e dei suoi legami con i cantieri di Legnano. Ma non entro in merito, perché è questione molto complessa.

Vediamo cosa fare per procurare questo denaro. Un collega poco fa diceva: « Pantalone ». Si tratterebbe di questo: di cercare se è possibile un intervento del F. I. M.; in sostanza, dello Stato. Ed il Ministero del lavoro si è mosso in questa direzione: vedere se è possibile un finanziamento da parte del F. I. M., almeno per pagare i 300 milioni di arretrati e qualche cos'altro, per fare l'operazione di alleggerimento.

Il F. I. M. dice: « Intendiamoci bene! Io devo avere da questa ditta 360 milioni — se non sbaglio — scaduti da vario tempo; posso fare una cosa: far passare questo mio credito sull'operazione dei cantieri di Taranto ».

Speriamo che, con un intervento più pressante del Ministero del lavoro, il F. I. M., nonostante le difficoltà finanziarie, possa

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

contribuire efficacemente alla soluzione della vertenza.

Ma questo non esclude, anzi, esige un intervento più efficace e più responsabile da parte dell'azienda, la quale non deve trincerarsi dietro il F. I. M., ma deve venire alla ribalta e concorrere come è possibile — nei limiti delle sue disponibilità finanziarie — stornando magari i fondi da altri impieghi, per risolvere il problema tarantino. Conclusione, il Ministero del lavoro ha fatto...

GUADALUPI. ...mandi i carabinieri a Legnano a prendere il signor Falk...

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Non è mio potere...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non diano dei suggerimenti così crudeli all'onorevole La Pira. (*Si ride*).

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Ministero del lavoro, dunque, farà con ulteriore energia convocare, magari nuovamente, le parti in questi giorni, per addivenire alla soluzione della vertenza; secondo, seguirà, per la soluzione della vertenza, il criterio a cui poc'anzi accennavo, il Sud sarà trattato come il Nord, almeno con proporzione analogica, se non proprio di identità, e, terzo, cercherà di collaborare per la soluzione del problema finanziario, invitando, il F. I. M. da un lato e l'azienda dall'altro lato, a risolvere con la massima urgenza questo problema, che è veramente acuto e grave. Altro non ho da dire. (*Applausi al centro*).

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

LATORRE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sia concesso ad un vecchio operaio dei cantieri navali di Taranto di spendere una sua accorata parola per la difesa di questa nostra industria, e per la difesa degli operai che oggi lottano con tutte le loro forze per mantenere in piedi questo cantiere. Io ricordo, onorevoli colleghi, che finivo il mio intervento, fatto nella seduta del 17 dicembre, con parole che sono, presso a poco, quelle che diceva l'onorevole Sottosegretario Salerno, cioè, mentre il medico studia l'ammalato muore. Dicevo allora, qualunque sia la percentuale del tonnellaggio che sarà assegnato ai cantieri del Mezzogiorno, che voi approviate il mio emendamento del 30 per cento o lo respingiate, una cosa è necessaria, far presto. E invece, noi assistiamo a delle lungaggini che sono addirittura inconcepibili, che non si possono spiegare, o meglio si spiegano, e si spiegano con certi interessi nascosti

degli armatori e degli industriali del Nord. Io non so cosa avverrà! Il collega Guadalupi ha denunciato poco fa da questo stesso banco le piccole e grosse manovre che avvengono nel Senato della Repubblica, e che si vuole, onorevole Sottosegretario Salerno, che partano precisamente dal Dicastero nel quale ella è Sottosegretario...

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo lo escludo recisamente! Possono partire da quanti hanno interessi contrari; lei sa che la legge è combattuta...

LATORRE. So bene; appunto per questo bisogna parlare chiaro, ed io ho sempre parlato chiaro trovandomi di fronte al Sottosegretario di Stato. Non so quello che avverrà al Senato: passerà questo emendamento o non passerà? Passerà la legge così come noi l'abbiamo approvata il 20 dicembre, o sarà questa legge rimandata alla Camera per essere ripresa ancora una volta in esame? ...E nel frattempo, che cosa avverrà? La legge, mi pare, ha questo scopo precipuo: vigilare e venire incontro alle necessità urgenti e inderogabili dei cantieri italiani. Se invece la legge ritornerà qui, passerà ancora del tempo e intanto assisteremo a quello a cui assistiamo in questi giorni a Taranto.

Io do atto all'onorevole La Pira di tutto il suo interessamento, perchè egli ha preso la questione veramente a cuore. Mi consta, come consta agli altri colleghi di qualunque settore di questa Camera, che l'onorevole La Pira si è impegnato veramente per risolvere questo problema. Io gli do atto di tutta la sua azione; tuttavia non posso fare a meno di dichiararmi non molto soddisfatto delle sue dichiarazioni.

Quale è l'oggetto della mia interrogazione? La mia interrogazione si riferisce alle misure che il Governo intende prendere contro la presidenza dei cantieri navali di Taranto, che col suo atteggiamento intransigente ha provocato la rottura delle trattative già iniziate presso il Ministero del lavoro. A questa domanda non è stato risposto. L'onorevole Guadalupi suggeriva di mandare i carabinieri a Legnano a prendere il signor Falck, ed io dicevo all'onorevole Sottosegretario, celiando, di trasmettere questo suggerimento al Ministro Scelba. Per una volta almeno, bisognerebbe veramente giungere ad usare questi mezzi contro i datori di lavoro, specialmente dopo la risposta telefonica che lei stesso, onorevole La Pira, ha ricevuto da Milano sabato scorso,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Il collega Latanza ha esposto qui le prospettive di lavoro che hanno i nostri cantieri, prospettive che non hanno gli altri cantieri italiani, per i quali sono stati fatti accordi a carattere molto più largo di quelli che si vogliono fare a noi.

Un collega parlava di ospedale. Io nego questo concetto in quanto riguarda i cantieri navali di Taranto, perché non sono dei cantieri malati, ma vi è solo carenza di lavoro, e questa carenza la si deve alla ignavia e alla inettitudine della presidenza, che non si è mai interessata di questo problema. Anzi, abituata male, abituata direi al periodo delle vacche grasse, quando poppava alle mammelle dello Stato, si è cullata della facile illusione di poter continuare a poppare a queste mammelle. Col duro Trattato di pace che ci è stato imposto, queste condizioni non sono più possibili. Ed ora vediamo che l'ammiraglio De Courten, presidente dei cantieri navali di Taranto, è venuto in questo cantiere per affossarlo, come ha fatto l'affossatore della Safar. Io direi che questo uomo è un menagramo. Tutta la sua azione, e a Milano e nei cantieri navali di Taranto, sta a dimostrare il fatto che quest'uomo liquida le aziende delle quali è messo alla testa.

Ma vi è un fatto significativo. Dopo le trattative al Ministero del lavoro, la presidenza dei cantieri manda lettere di licenziamento agli operai. E, badate, aveva richiesto 1.250 licenziamenti! I colleghi che hanno prima parlato sono incorsi in un leggero errore, dicendo 1.209. I licenziati sono 1.175, perché la direzione del cantiere non è riuscita a trovare gli altri 75 licenziandi! Fra questi 1.175 vi è un operaio che ha 33 anni di servizio, un operaio che ha visto nascere il cantiere, che ha seguito l'attività del cantiere da quando era solo una baracca di legno, che ha contribuito con tutte le sue forze per farlo diventare quel grande complesso industriale che oggi è; ed è stato messo sul lastrico dopo aver dato 33 anni della sua vita ai signori azionisti della Tosi prima ed oggi dei cantieri navali di Taranto. E le trattative sono rotte. Qualche cosa di nuovo è avvenuto dopo le trattative. C'è qualche cosa di anormale a Taranto: gli operai sono nei cantieri. E si disilluda l'ammiraglio De Courten, si disilluda anche qualche membro del Governo, se lo pensasse, che gli operai escano dai cantieri. Gli operai sono nei cantieri, continuano a lavorare e resteranno nei cantieri facendo leva sulla solidarietà di tutta la cittadinanza, che è al loro fianco,

che combatte con loro, che vincerà con loro o perirà. E gli operai resteranno fino a quando, io ne ho la certezza, la pervicace volontà di resistenza della presidenza dei Cantieri navali di Taranto non sarà piegata da questa indomita forza di volontà che anima gli operai.

Ebbene, dopo la rottura delle trattative, qualche cosa di anormale c'è. C'è l'occupazione dei cantieri, calma, pacifica, senza nessuna intemperività, senza nessuna — come si suol dire — sobillazione. Gli organi competenti, il Ministero dell'interno sono aggiornati, tutti i minuti ricevono delle telefonate da Taranto, sanno che non è successo nulla, che non succederà nulla. Ma fino a quando io non posso dirlo. Guardate che non si scherza col fuoco, con la fame. La fame è una brutta bestia ed è una cattiva consigliera. Finora gli operai dei cantieri navali di Taranto sono rimasti al loro posto malgrado le piccole, le grandi provocazioni, malgrado le piccole o grosse manovre che essi sono riusciti a sventare, malgrado — come denuncia il collega Guadalupi — gli atti di sabotaggio commessi dalla presidenza e dalla direzione e, perché no, anche dalla massima autorità militare di Taranto, l'ammiraglio Rouselle, il quale ha impedito, come vi ha denunciato il collega Guadalupi, a 350 impiegati cantierini che lavoravano su quelle navi ancorate in arsenale, la loro entrata nell'Arsenale. E quello che è più grave è che il Ministero della difesa — marina, interessato a questo proposito, non soltanto dal comitato cittadino ma anche dal Gruppo parlamentare jonico salentino, ha risposto picche ed ha mantenuto il divieto, perché esso era richiesto personalmente dell'ammiraglio De Courten.

Una voce all'estrema sinistra. Lo si mandi a casa, allora!

LATORRE. Ed allora questa condizione anormale deve essere sanata. Non si può più andare oltre. Non si può concepire che in una città vi siano queste condizioni di anormalità. Bisogna assolutamente che si ritorni alla normalità. Qual'è il mezzo per ritornare alla normalità? È questo l'unico obiettivo al quale, onorevole La Pira, tendeva la mia interrogazione: la ripresa immediata delle trattative. Se la presidenza dei cantieri navali di Taranto rifiuta ancora di iniziare le trattative, ebbene, il Governo ha nelle mani tali forze da costringere codesti signori a venire a discutere con gli operai, o, meglio, coi rappresentanti degli operai; in caso contrario si sostituisca lo Stato a questi signori che non sanno fare né i loro inte-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

ressi, né gli interessi della Nazione, né gli interessi degli operai di Taranto.

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

GUADALUPI. Sarò molto breve onorevole signor Presidente. Devo limitarmi a prendere atto delle dichiarazioni del Sottosegretario La Pira ed anche di quelle dell'onorevole Salerno.

Naturalmente mi sia concesso non di dichiararmi soddisfatto, ma di dichiararmi insoddisfatto, per essere preciso...

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Parzialmente non soddisfatto... (*Si ride*).

GUADALUPI. Neanche questo, e me ne rincresce davvero molto; lo avrei potuto fare e sono ancora in tempo a dirlo sempre che lei prenda formale impegno di accettare la proposta fatta dall'onorevole Latorre circa l'immediata ripresa — « costi quello che costi » — delle trattative, anche se il signor Falck e il signor Marconi dovranno — per necessità di cose — essere diffidati a presentarsi a Roma.

Se questo lei mi conferma, potrò dire dopo...

SEMERARO SANTO. Bisogna avere coraggio, onorevole La Pira, senza cedere! (*Commenti*).

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Senza cedere: convocheremo con la massima rapidità le parti per una ripresa delle trattative.

GUADALUPI. Certo, c'è una ragione di carattere squisitamente morale, e politico, per cui non posso dichiararmi soddisfatto. Avrei violato un po' quello che è un principio elementare per cui il costume politico della democrazia ci impone un grande rispetto della volontà degli elettori che ci hanno qui mandato. Ora, se il popolo di Taranto sapesse che l'onorevole Latorre, l'onorevole Guadalupi e l'onorevole Lanza si sono dichiarati soddisfatti di impegni che non sono stati presi e di programmi che non sono stati accettati, potrebbero benissimo dire che non abbiamo adempiuto al nostro dovere e che abbiamo tradito il nostro mandato.

D'altra parte, lei, onorevole Sottosegretario, cosa ha detto? Il F. I. M.: vediamo se il F. I. M. riuscirà a sanare almeno una parte della situazione finanziaria grave, gravissima della Società. Ma con quale stanziamento: almeno con 400 milioni.

Ma è la Società che, oltre quello che riuscirà ad avere dal F. I. M., deve trovare essa altri fondi per continuare nei lavori. Come bene ha detto il collega Latorre, non dimentichi

il signor Falck il periodo delle « vacche grasse » gli anni: 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, i miliardi che ha incassato dallo Stato per la costruzione di sommergibili e per la costruzione di navi: centinaia di migliaia di giornate lavorative figuravano a carico dello Stato, mentre in realtà dovevano essere poste a carico di privati che commettevano al Cantiere navi e motonavi. Ma questo può sembrare un atto di accusa intempestivo che viene ad incidere sulla possibilità di ripresa delle trattative: non insisto su queste argomentazioni.

Gli arretrati devono essere pagati. 52 giornate di lavoro e quelle che vanno maturando in questi giorni devono essere pagate; due mensilità ed oltre di stipendio devono essere corrisposte agli impiegati; la 13^a mensilità deve essere pagata, come pure la gratifica natalizia e tutte le indennità, a parte quelle che necessitano perché i 1200 circa operai ed impiegati siano messi nelle migliori condizioni da poter accettare, con una certa tranquillità, i provvedimenti scaturiti dalle trattative. Si vedrà quali saranno le conclusioni che, alla ripresa delle trattative, le organizzazioni sindacali e padronali, con la vostra mediazione, adotteranno.

A parte questo, occorrono 400 milioni circa che si devono tirar fuori e subito. Mi si dirà che questa è politica corporativa; ma a noi non interessa. A noi, per lo meno di questi settori, questi giudizi — che indubbiamente sono negativi — riguardano la vostra politica economica, sono fatti vostri. A noi interessa soltanto una cosa: che voi Governo o la Società per azioni provvediate a soddisfare quello che è un diritto acquisito dei 3300 operai e impiegati e non licenziate. Punto e basta.

Trovate voi la formula. Per ora diciamo che sono responsabili Falck, Marconi, De Courten e compagni; di qui a dieci giorni, se voi rimarrete assenti o poco farete, saremo autorizzati a dirvi che la responsabilità è anche vostra.

Quindi, la raccomandazione che devo rivolgere a lei è questa: dobbiamo tutti sostenerla questa lotta comune; conduciamola in piena concordia; ma cerchiamo di agire tempestivamente e di arrivare ad una rapida conclusione. Noi non possiamo tollerare questo stato di prolungata incertezza che paralizza tutta la vita della città di Taranto con i suoi 200.000 abitanti circa. È assolutamente inconcepibile che si debba trascurare una città che ha delle grandi tradizioni marinare, che è industriale come

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

poche consorelle, una città che in altri tempi è servita al Paese; e che la si debba trascurare così, perchè è molto comodo per i signori grossi industriali strozzare e ridurre a zero quelle industrie del Sud che sono sane economicamente.

A Taranto si attende una parola definitiva che dovrà essere pronunciata alla Camera dai rappresentanti del Governo subito e non fra dieci o più giorni, perchè fra dieci giorni noi non potremo sapere la sopportazione delle vittime di questa situazione a quale grado sia arrivata.

Lei cerchi dunque, onorevole Sottosegretario La Pira, di fare tutto quello che è nelle sue possibilità per la rapida ripresa delle trattative e per una altrettanto rapida conclusione di esse. Che gli operai abbiano almeno quanto è loro dovuto, che si sani, se non altro, il problema contingente, delle corresponsioni di salari e stipendi.

Per la seconda parte della interpellanza, onorevole Salerno, credo di non aver detto nulla di speciale e di non essermi contraddetto. Era originariamente questa una mia interrogazione, presentata il 16 ottobre scorso, trasformata poi, per mia insoddisfazione per le dichiarazioni dell'onorevole Ministro Fanfani, in interpellanza. Era del 16 ottobre, di epoca cioè in cui il progetto dell'onorevole Saragat era conosciuto ancora da pochissime persone. Sin da allora ero venuto in possesso di una copia di esso stampata a ciclostile, perchè mi ero servito di alcune amicizie vantate presso il Ministero della marina mercantile.

E solo il 4 dicembre il disegno di legge è stato passato alla Camera, per seguire la prassi ordinaria — urgente — e quindi fino a quella data non ero, per lo meno, legittimamente autorizzato a conoscere il testo di quella legge; la conoscevo però ugualmente, illegittimamente, e questa mia interrogazione era originata dal convincimento che si era determinato in me dalla lettura della relazione fatta a sostegno del disegno di legge recante provvedimenti a favore dell'industria, a pagina 6 e seguenti, a firma dell'onorevole Saragat, il quale aveva scritto:

« Non altrettanto può dirsi delle navi occorrenti ai servizi locali che sono esercitati dalle società minori, poiché le convenzioni fra lo Stato e le società stesse scadono, per compiuto ventennio, con il 31 dicembre 1948 ». (Ecco la ragione per cui io avevo fatto quella domanda alla quale lei forse ha dimenticato di rispondere!).

« E non è pensabile che tali Società possano, cessando le convenzioni, attuare un programma di nuove costruzioni. In attesa pertanto della stipulazione delle nuove convenzioni, si è ritenuto urgente provvedere alla costruzione di un numero ristretto di navi per i servizi accennati e di cinque o al massimo sei per una entità di tonnellaggio complessiva non superiore alle 3.000 tonnellate.

« Ma per evitare che a ciò provveda direttamente lo Stato, il che richiederebbe la soluzione di provvedimenti gravi ed il superamento di altre difficoltà, si è creduto miglior partito dare facoltà di attuare il programma stesso all'Istituto delle ricostruzioni industriali ».

Ecco dunque, il quesito che ponevo allora e che ripropongo adesso. Dato che lo Stato si serve dell'I. R. I. e che l'I. R. I. si servirà dei suoi cantieri, i cantieri di proprietà di privati sarebbero rimasti privi di queste commesse, modeste quanto si voglia, ma che importano, comunque, una complessiva spesa di un miliardo e trecento milioni di lire. Sicché in quell'epoca poteva risolversi il nostro problema, poteva arrestare la crisi che già era in atto dei nostri Cantieri, anche la sola promessa da parte del Governo dell'impostazione di due navicelle da 200 o 300 tonnellate. Quindi non era fuori posto avanzare tali richieste, anche se fuori della legge, anche se, come lei giustamente ha rilevato e come d'altra parte anch'io avevo detto, o meglio, premesso, tutto ciò non è previsto dalla legge. Ma devo ripetere quanto ebbi già l'onore di dire nella discussione del 26 ottobre sul bilancio della marina mercantile; cioè quando prevedevo l'obiezione che mi sarebbe stata mossa dall'onorevole Saragat, e che mi è stata mossa e ripetuta da lei, e cioè a dire che non si tratta di andare contro la legge, ma si tratta solo di creare quelle premesse perché la legge, una volta pubblicata, sia rapidamente realizzata. Il che è una cosa ben diversa. Per realizzare la legge sarebbe sufficiente, allo stato delle cose, che il Presidente della Finmare prendesse, sia pure un impegno verbale — mi consenta — il che permetterebbe alla Direzione o alla Presidenza dei cantieri navali di Taranto di iniziare le trattative per commissione tutto quel materiale necessario e indispensabile per l'impostazione dei lavori. Ma se questo impegno la Direzione o la Presidenza del cantiere non l'avrà che di qua a due mesi, voi manterrete quei cantieri in stato di crisi per due mesi ancora, e troverete sempre più irrigiditi i signori Falk ed amici-soci,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

È chiaro ed evidente che noi veniamo a guadagnare del tempo — lei stesso ammette questo — e non violiamo, d'altra parte, la legge, perché la Finmare, nella peggiore delle ipotesi, ad un certo punto dovrà assumere essa sola, indipendentemente da quella che è la legge Saragat, l'impegno che verrebbe ad assumere oggi...

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma l'articolo 25 esclude proprio le Società di preminente interesse; è qui l'equivoco in cui lei cade, onorevole Guadalupi!

GUADALUPI. Io credo di non essermi eccessivamente contraddetto, come lei ha fatto rilevare, per quanto riguarda le mie conclusioni. Se siamo d'accordo nella diagnosi, potremmo essere anche d'accordo nella terapeutica legislativa, come l'ha chiamata lei. In che modo? Anche impegni che sono presi verbalmente da un Ministro sono impegni di una certa serietà e conseguenza. Ora sono convinto di questo valore psicologico che può avere — nei confronti di coloro che noi poco fa abbiamo indicati come i veri responsabili e gli unici profittatori di questa vostra incerta e preoccupante linea di programmi economici — l'impegno verbale che il Ministro della marina mercantile potrebbe prendere con la Presidenza del cantiere navale, nel pieno rispetto della legge che sta per essere varata, di commissionare a quei cantieri due navi da 5 mila o una da 9 mila tonnellate. Non lo può prendere? Perché? Perché la legge non passa? Ma se lei ha detto che passerà, se lei ha già questa certezza, che condivido, perché un Ministro si espone, perché un Ministro può correre il rischio di screditarsi...

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma non è questo: c'è tutto un meccanismo, c'è una Commissione: allora la legge è inutile farla; facciamo fare tutto al Governo!

GUADALUPI. Il Ministro Saragat, quando facevo queste osservazioni nel mese di ottobre, e nella seduta del 26 di quel mese io ebbi a dire che saremmo arrivati ad aprile senza avere commissionato una sola nave, mi disse che l'essenziale era che la legge fosse approvata dalla Camera, e che una volta approvata noi avremmo avuto la possibilità di arrivare anche ad una specie di *promissio boni viri*, mi spiego, a commesse fatte così alla buona con impegni assunti da parte della Finmare, dietro intervento del Ministro della marina mercantile stesso. A meno che poi da parte vostra non si voglia assumere alcuna responsabilità, e di conseguenza si tenda a

prenderci poco simpaticamente in giro. Ma signori del Governo, onorevole Salerno, so benissimo che di fronte a questa difficoltà lei personalmente nulla può fare, però per lo meno avrebbe dovuto smentire la notizia che le ho dato e cioè che vi siano impegni, sia pure confidenziali, sia pure ufficiosi, tra il Ministero della marina mercantile ed altri cantieri come quello della O. T. O. di Livorno, quello della Muggiano di La Spezia, quello di Genova Sestri Ponente!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non c'è impegno formale di nessun genere; c'è il proposito di far lavorare tutti i cantieri.

GUADALUPI. Benissimo, prendo atto di questa dichiarazione che passerà a verbale.

Naturalmente al Ministero della marina mercantile, per i cantieri navali di Taranto, nulla si può fare allo stato attuale; non può neanche prendersi un impegno verbale con la presidenza del cantiere che avrebbe questo valore, mi consenta onorevole Salerno, che potrebbe essere una molla, un incentivo tale da trasportare da Milano o da Legnano a Roma il signor Falk il quale attraverso questa vostra politica corporativa sarebbe di certo allettato, in vista di una commessa di lavoro. Altrimenti senza promesse, col solo finanziamento dei 400 milioni del F. I. M., che è ancora incerto, come diceva l'onorevole La Pira, e senza i carabinieri, il signor Falk rimarrà tranquillamente a Milano o a Legnano, gli operai resteranno in fabbrica, noi continueremo a fare interpellanze e interrogazioni, la stampa ne prenderà atto e Taranto vivrà in queste condizioni gravissime per altro tempo ancora. È giusto tutto ciò? Ho già detto una volta: non dimenticate che a Taranto ci sono stati, per altri motivi di altra natura, dei gravi fatti di sangue (*Commenti*). Mi viene incontro lei, onorevole Leone-Marchesano, i fatti di sangue sono accaduti proprio perché occasionati dai monarchici a Taranto, in quell'epoca, da un battaglione della San Marco... il famigerato battaglione Bafile...

LEONE-MARCHESANO. Dovevano aver ragione sicuramente!

GUADALUPI. Questa è la sua convinzione, in verità molto errata.

In conclusione, onorevole Presidente, onorevoli Sottosegretari, ho spiegato i motivi per cui non posso esser soddisfatto, ho dato la possibilità di soddisfare voi a queste esigenze comuni della nostra popolazione; cercate di insistere presso chi ha più poteri dei vostri.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

Lei, onorevole La Pira, ha udito il telegramma.....

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per i lavori e la previdenza sociale*. Quello di poc'anzi.

GUADALUPI. Quello del Ministero della difesa, anzi del Ministero dei trasporti, della Direzione generale di Firenze, di cui il Ministro Corbellini, naturalmente, nulla avrà saputo dai Ministeri perché lei non lo ha avvertito. Però è stato avvertito telefonicamente da altri... « Stop, fermate pagamenti al Cantiere navale perché è controllato dal Consiglio di gestione » e quindi non collaudate neppure una locomotiva, una caldaia.

Cominci subito a fare questo primo intervento; farà opera utile non soltanto per le maestranze ma anche per l'economia nazionale. In altri tempi, è vero, questi erano reati, attentati alla produzione nazionale. Vi sono articoli del Codice penale fascista che condannano queste azioni. Vediamo un po' se sono decaduti, vediamo se sia possibile assistere a questo: che continuando gli operai a lavorare e a produrre ci debba essere il boicottaggio da parte dei datori di lavoro! L'altro giorno abbiamo sentito una disquisizione di diritto, da parte dell'onorevole Cassiani, sulla « non collaborazione ». E questa come la chiamiamo? Troviamo una configurazione giuridica anche per queste azioni; voi del Governo spendete una parola di condanna verso l'atteggiamento delittuoso di questi signori monopolizzatori dell'industria e provvediamo ad incorporare nell'I. R. I anche questo cantiere navale. Si trovino i quattrini, si paghino salari e stipendi maturati e si provveda ad evitare il licenziamento dei 1200 lavoratori. Solo allora il cantiere sarà sgombrato dalle maestranze.

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

LATANZA. Onorevole Sottosegretario, la ringrazio per la risposta che ella ha creduto di darmi e se anche il collega onorevole Guadalupi, nella sua replica, le ha dato atto semplicemente di essere solo sulla breccia, io invece le devo dare atto, per quello che lei ha fatto, per tutta l'azione che lei ha svolto e svolge nel suo Ministero, che lei, oltre che essere sulla breccia è uomo capace anche di far breccia. Di far breccia quando davanti si parino degli ostacoli che a prima vista sembrano insormontabili, breccia che lei fa nell'interesse soprattutto della classe lavoratrice, di tutto il Paese.

Ripetendole, quindi, quanto già le ho detto nel mio precedente intervento, non posso che dichiararmi soddisfatto di ciò che

il suo Ministero ha fatto, di ciò che lei personalmente ha fatto, di ciò che i suoi funzionari, sotto la sua direttiva, hanno compiuto.

Però, onorevole Sottosegretario, io vorrei meno ad un mio dovere di coscienza se stasera non le confessassi un dubbio che si agita nel mio animo e che mi è nato parlando proprio a Taranto, con gli operai dei cantieri navali. Naturalmente questo dubbio in tanto glielo manifesto in quanto, andando al di là del suo settore parziale del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, so che lei è uomo che fa parte di tutto il Governo e, come tale, può autorevolmente dire la sua parola ad altri suoi colleghi di Governo.

Il dubbio nasce da questo: recentemente noi siamo stati chiamati a discutere, e quindi, a votare una legge che è passata sotto il nome di « Provvedimenti per l'industrializzazione del Mezzogiorno ». Industrializzazione del Mezzogiorno: ma in che cosa si traduce? Quali sono gli effetti pratici di questa legge?

Noi a Taranto, e non soltanto a Taranto, ma anche in altre città del Mezzogiorno, non possiamo che constatare ciò che sta accadendo: non si va verso un ampliamento delle industrie che già esistono o verso l'impianto di nuove industrie; si va invece verso un concetto di limitazione di quelle esistenti, forse di soppressione.

E badi, rientrando adesso nella sua specifica competenza, onorevole Sottosegretario, che l'averne una massa, piccola o grande che sia (anche se il termine « massa » è tanto brutto), di disoccupati, a Taranto non è la stessa cosa che averla — per esempio — ad Ancona, città cui si riferiva prima l'onorevole Sottosegretario della marina mercantile; non è la stessa cosa che avere la stessa massa di disoccupati a Milano, a Torino, a Genova o in altri centri, dove localmente vi sono altre infinite possibilità di assorbire i disoccupati di un'industria debole in un'altra rigogliosa. Taranto è una città che è priva quasi di industrie, se si eccettuino quelle nate in funzione diretta della marina militare, che oggi, in conseguenza delle vicende note, è indubbiamente in regresso. Quindi, assorbire a Taranto dei disoccupati è enormemente più difficile che assorbirli in altri centri dove esistono ben altre possibilità di lavoro.

Del resto, è noto (e il suo Ufficio provinciale del lavoro lo sa) che da oltre due anni a Taranto vi sono migliaia di operai metalurgici divenuti disoccupati in conseguenza dei licenziamenti delle maestranze delle im-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

prese a regia. Questi disoccupati da allora non hanno trovato alcuna possibilità di occupazione in altri settori. Non aumentiamo questi disoccupati, non condanniamo una città di oltre 200.000 abitanti a morire senza sua colpa.

Noi più di altri abbiamo bisogno di essere aiutati. Che vengano riprese sollecitamente le trattative fra datori di lavoro e lavoratori, che il suo Ministero continui ad appoggiare presso il Governo, presso i datori di lavoro, le giuste richieste di migliaia di lavoratori, che sono poi quelle di un'intera cittadinanza.

Lei giustamente diceva, onorevole Sottosegretario, che il problema si può dividere in due parti: problema di ordine sindacale, problema di ordine finanziario. Però io penso che la soluzione dell'uno e dell'altro problema sia in diretta relazione all'impostazione che inizialmente si dà alla questione dei cantieri navali di Taranto.

C'è una soluzione che io chiamerei totale e che ha carattere duraturo e permanente; c'è un'altra soluzione che io chiamerei parziale, e che invece ha carattere contingente. La soluzione a carattere totale è quella dell'I. R. I. Assorbendo nell'I. R. I. i Cantieri navali di Taranto l'attuale vertenza sindacale più non si pone, poiché automaticamente il problema finanziario — che è quello che preoccupa — viene superato.

Onorevole Sottosegretario, spenda anche lei qualche parola verso i suoi colleghi di Governo in questa direzione.

Questo è il vivissimo appello che io le rivolgo. Che se invece dovessimo indirizzarci verso la soluzione di carattere contingente, allora sì che non c'è che far ricorso al F. I. M., pressando nel contempo i datori di lavoro perché diano ciò che è dovuto. E in tale ipotesi, che io non preferisco, prendo atto con vivissima soddisfazione della dichiarazione che lei mi ha fatto: che in linea di massima, se malauguratamente si dovesse addivenire a dei licenziamenti, il trattamento da farsi agli operai del Sud sarà pressoché identico a quello già fatto per gli operai del Nord.

LA PIRA, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. È il criterio del Ministero del lavoro. Lo riaffermo.

LATANZA. La ringrazio ancora, onorevole Sottosegretario. Dirò ai lavoratori di Taranto di questa sua dichiarazione, e dirò pure che lei certamente saprà subito dare pratica e concreta attuazione all'articolo 36 della nostra Costituzione nel quale, come è noto, è scritto che il lavoratore ha diritto alla sua retribuzione.

Onorevole Sottosegretario, lei cortesemente e tanto opportunamente ha voluto citarmi Sant'Agostino. Permetta anche a me di farle una citazione, quella di Leone XIII, contenuta nella sua grande enciclica *Rerum novarum*, quando, parlando del ceto povero e del ceto ricco, dice che è proprio agli operai, che appartengono al ceto povero, alla categoria dei bisognosi, alla categoria dei deboli che devono a preferenza rivolgersi le attenzioni e le cure dello Stato.

Onorevole Sottosegretario, lei indubbiamente sarà d'accordo con me nel ritenere che proprio fra questi deboli, proprio fra questi bisognosi trovano il loro posto gli operai dei cantieri navali di Taranto. (*Applausi a sinistra ed al centro*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle altre interpellanze è rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

PARRI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere:

a) lo stato del processo relativo agli incidenti occorsi in Canosa il 27 marzo 1948, in occasione della manifestazione cittadina per l'italianità di Trieste, e per cui furono denunciate circa 70 persone;

b) quali provvedimenti siano stati disposti contro i responsabili degli incidenti verificatisi nello stesso comune il 15 luglio 1948, in occasione dello sciopero per l'attentato a Togliatti, durante il quale vennero percossi alcuni democristiani, istituiti i soliti posti di blocco stradali, imposta la chiusura dei negozi e gravemente minacciato il vicesegretario della sezione della Democrazia cristiana;

c) quali disposizioni siano state emanate per identificare ed assicurare alla giustizia gli esecutori materiali ed i correi morali della violazione di tombe ed incendio di cadavere compiuti nel cimitero di Canosa la notte del 1° febbraio 1949.

« CACCURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere quali siano stati i motivi che hanno indotto il prefetto di Belluno ad emanare un decreto di esproprio di terreni nel comune di Soverzene a favore della Società Adriatica di Elettricità per la costruzione di una strada da servire al

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

trasporto di materiali per il bacino sul Galina, rifiutandosi di prendere in considerazione la proposta di ampliamento di quella esistente, proposta avanzata da quella Amministrazione comunale ed appoggiata da una petizione firmata da 53 famiglie, sulle 55 che costituiscono il totale della popolazione, oggi pregiudicata nella propria esistenza anche per effetto di altri precedenti espropri.

« BETTIOL FRANCESCO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se non riconosca, anche a seguito di recenti, dolorosissimi episodi, la necessità e l'urgenza di sottrarre i cittadini « fermati », la maggior parte dei quali non ha commesso alcun reato, alle sofferenze fisiche e morali a cui vanno incontro nelle camere di sicurezza, oltre che per le repugnanti condizioni dei locali a questo scopo adibiti, per le restrizioni anche più dolorose ed avvilenti di quelle del regime carcerario, a cui sono sottoposti.

« TARGETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non creda opportuno riattare e sistemare l'aeroporto di Capodichino in Napoli ai fini dell'aviazione civile, conforme alle richieste presentate dalla Camera di commercio di Napoli. Tale sistemazione sembra necessaria per lo sviluppo del turismo aereo, specialmente nell'immenezza dell'Anno Santo.

« LIGUORI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere perché non viene stabilito un termine massimo entro il quale, a seconda del tipo di richiesta, l'Azienda dei telefoni di Stato e le società concessionarie, siano obbligate a fornire le conversazioni domandate; oltrepassato talè limite la richiesta dovrebbe essere annullata dall'utente (senza pagamento di tasse, percentuali, ecc.) oppure dovrebbe perdere la caratteristica di chiamata urgentissima, o urgente, secondo come è stata fatta e essere addebitata all'utente come conversazione normale.

« LUPIS ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle finanze e della marina mercantile, per conoscere se non credano utile ripristinare l'esenzione dalla tassa di registro e dall'imposta generale sull'entrata per l'acqui-

sto di navi all'estero (esenzioni che terminarono il 31 agosto 1948, giusta decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 703); per conoscere altresì se non credano di esentare l'acquisto di navi all'estero dal diritto di licenza doganale.

« Invero queste agevolazioni fiscali favorirebbero l'ulteriore sviluppo della marina mercantile, la quale è tuttora insufficiente al fabbisogno nazionale.

« L'ulteriore incremento della marina mercantile avvantaggerebbe soprattutto gli armatori più modesti, che non possono provvedere a nuove costruzioni e gioverebbe:

1°) ad una maggiore produzione valutaria ed a minori esborsi di valuta, per diminuzione di noleggi di navi straniere;

2°) all'assorbimento di marittimi disoccupati;

3°) all'assorbimento di mano d'opera nei cantieri navali;

4°) il provvedimento porterebbe, in definitiva, incremento delle stesse entrate tributarie.

« LIGUORI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere quali disposizioni abbia dato o intenda dare per reprimere in maniera efficace l'abigeato, che va sempre più intensificandosi nella provincia di Foggia, massime sul Gargano, sensibilmente depauperando l'industria armentizia già fiorentissima in quelle campagne.

« VOCINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se e come intende provvedere onde evitare imminenti manifestazioni di giustificata protesta da parte degli insegnanti di ogni ordine e grado, che:

a) quali presidenti o commissari per gli esami di Stato, non hanno percepito ancora, a sei o quattro mesi di distanza, il pagamento delle prescritte indennità per missioni espletate fuori residenza, nelle due sessioni dell'anno scolastico 1947-48;

b) quali commissari agli esami di idoneità e promozione, non hanno percepito, nella quasi totalità, le indennità loro spettanti per le due sessioni del 1947-48;

c) quali componenti delle Commissioni di concorso magistrale 1948, non hanno percepito le loro indennità;

d) quali componenti delle Commissioni per la nomina di incaricati e supplenti nelle scuole medie ed elementari, nel 1947 e nel

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

1948, attendono, rispettivamente da 16 e da 4 mesi, il pagamento delle prescritte indennità;

e) quali commissari per i concorsi a cattedre di scuole medie e superiori, sia per titoli che per esame, hanno ricevuto solo modesti ed insufficienti anticipi, per servizi gravosi e delicatissimi, espletati o in corso di espletamento, fuori dell'ordinaria residenza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« MANZINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno far partecipare al concorso dei ruoli speciali transitori per maestri elementari anche quei pochi insegnanti che, forniti dello stesso titolo di studio, hanno prestato il loro servizio scolastico nei corsi secondari di avviamento professionale statali, che per il loro ordinamento sono da considerarsi scuole post-elementari, come già lo furono. E ciò:

1°) per evitare una sperequazione di trattamento tra questi e gli insegnanti delle scuole popolari, e particolarmente quelli dei corsi C) ai quali, nonostante abbiano insegnato in scuole non statali, è concesso l'adito a detti ruoli speciali;

2°) per un giusto riconoscimento di merito di questi e non di demerito nei confronti degli insegnanti delle scuole popolari. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« SCOCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere quali siano state le ragioni che hanno determinato la diversità di trattamento agli effetti dell'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile tra i trebbiatori delle provincie meridionali e centrali, nei confronti dei quali è stato operato il passaggio dalla categoria B alla categoria C-1, e i trebbiatori delle provincie settentrionali, per i quali è rimasta in vigore la categoria B; e se, non ostando ragioni di carattere tecnico o altra valutazione, non sia il caso di estendere ai trebbiatori delle provincie settentrionali il medesimo trattamento usato a favore di quelli delle provincie meridionali e centrali. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non sia il caso di indire il concorso ai posti per insegnante delle scuole medie nei ruoli speciali transitori istituiti con decreto legi-

slativo 7 aprile 1948, n. 262, essendo stato ormai espletato il reperimento delle relative cattedre. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere i motivi che impediscono il passaggio dell'ufficio postale di Augusta da ricevitoria di prima classe ad ufficio principale.

« L'interrogante fa rilevare:

a) l'importanza notevole del porto commerciale e militare di Augusta;

b) l'istituzione da parte della B.O.A.C. di un servizio di posta aerea, uno tra i pochi in funzione in Italia;

c) il continuo afflusso e transito di forestieri e stranieri ad Augusta, in conseguenza dello scalo aereo;

d) la esistenza di complessi industriali abbastanza importanti, quali lo stabilimento Nafta, le officine miste della marina militare, la fabbrica di estrazione di essenze dagli agrumi e i diversi cantieri navali;

e) la sede ad Augusta del comando marina e di un idroscalo militare.

« Il servizio attualmente disimpegnato dalla ricevitoria, per le limitazioni degli orari di apertura e di funzionamento degli uffici, è assolutamente insufficiente. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« CALANDRONE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se intenda provvedere alla definitiva sistemazione del parco di Caserta prima dell'inizio dell'Anno Santo, prevedendosi per tale periodo notevole afflusso di turisti, ai quali darebbe un'impressione tutt'altro che edificante lo stato di completo abbandono in cui oggi praterie, vasche, viali, cancelli giacciono; per conoscere inoltre se intenda provvedere al restauro delle statue, delle balaustre, dei pilastri, di tutto quanto costituiva quel complesso che nel suo genere è uno dei più belli del mondo, e per conoscere infine se non intenda intervenire presso il competente Ministero della difesa per la rimozione delle « Baracche » costruite dagli americani nel così detto Giardino inglese. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« LEONETTI, DE MICHELE, NUMEROSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere se, in conformità a quanto disposto dal decre-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

to legislativo n. 850, dell'aprile 1923 — riconfermato per implicito il 29 marzo 1947, con decreto del Capo provvisorio dello Stato — che trasferisce dall'Opera nazionale combattenti all'Associazione nazionale combattenti — oggi Associazione nazionale combattenti e reduci — l'assistenza morale e materiale dei combattenti e reduci iscritti e non iscritti all'Associazione, non intenda facilitare e tutelare le funzioni dell'Associazione stessa, provvedendo anche al suo finanziamento sulla base di quanto la legge ha creduto di assegnarle; se non intenda promuovere accertamenti atti a stabilire quali Associazioni meritino l'appoggio e il riconoscimento giuridico dello Stato, anche e soprattutto in considerazione del continuo pullulare di Associazioni combattentistiche, qualcuna delle quali si procura i mezzi di sussistenza in maniera assai discussa; e se non intenda altresì, agli effetti della distensione degli animi e della pace sociale, ostacolare, anziché favorire, nel campo delle stesse Associazioni, la costituzione di inutili doppioni, che a null'altro servono se non a soddisfare interessi di ordine tutt'affatto particolare.

« VIOLA ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Ministro del tesoro, per sapere se non intenda di rivedere i contributi spettanti all'Opera nazionale combattenti per la sua azione assistenziale, considerato che i sette milioni di lire stanziati a cominciare dal 1936 costituiscono oggi appena la cinquantesima parte del loro valore iniziale; e per sapere se non ritenga di dover mettere l'Associazione nazionale combattenti e reduci nella condizione di poter assolvere le sue funzioni, dato che con regolamento legislativo l'Opera nazionale combattenti le ha trasferito l'assistenza morale e materiale dei combattenti e dei reduci iscritti e non iscritti all'Associazione: assistenza alla quale potrà solo provvedere se lo Stato, in ossequio allo spirito della legge e in riconoscimento delle benemerienze dei suoi iscritti, aggiornerà il contributo annuale stanziato a favore dell'Opera nazionale combattenti, adeguandolo al valore attuale della lira.

« VIOLA, ADONNINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni per cui, in contrasto con le assicurazioni date alla Camera nelle sedute del 17 settembre e del 19 ottobre 1948, si ritarda oltre il previsto la costituzione del Consiglio di amministrazione dell'Opera nazio-

nale combattenti, pregiudicando così l'azione assistenziale dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, che si attende di vedere l'Opera stessa — con la quale ha rapporti di solidarietà e di interessi — ricondotta alle sue originarie funzioni.

« VIOLA, BAVARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere in che modo il Governo intenda venire incontro alle richieste delle aziende giornalistiche, specie per quanto si riferisce alle agevolazioni fiscali e tariffarie, al sistema monopolistico della carta, alla disciplina di vendita; e sostanzialmente se intenda considerare il problema giornalistico come problema industriale, o come problema di libertà e di democrazia.

« LEONE-MARCHESANO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale e l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se, dopo i gravi incidenti accaduti nel sanatorio di Montecatone (Imola) ed in altri sanatori, non ritengano opportuno esaminare a fondo i problemi della prevenzione della tubercolosi, della cura dei tubercolotici e della loro assistenza post-sanatoriale allo scopo di dare al suddetto problema una soluzione che — bandendo ogni ricorso a mezzi coercitivi e violenti — sia in armonia con gli sviluppi della medicina e con la realtà sociale italiana.

« CUCCHI, CAVALLOTTI, EMANUELLI ».

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i Ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

VIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIOLA. Ho presentato tre interpellanze che riguardano problemi assillanti relativi all'Opera nazionale combattenti. Pregherei di volere interrogare il Governo per sapere se almeno due di esse potessero essere discusse prossimamente.

La prima, in ordine di importanza, è quella rivolta al Presidente del Consiglio, la seconda al Ministro del tesoro, la terza al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1949

PRESIDENTE. La Presidenza domanderà ai Ministri interpellati quando potranno rispondere.

SEMERARO SANTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEMERARO SANTO. Insieme all'onorevole Calasso ho presentato una interrogazione ai Ministri delle finanze e del lavoro. L'interrogazione riguarda il problema della bachicoltura. Vorrei sapere quando si risponderà.

PRESIDENTE. Interpelleremo i Ministri competenti.

La seduta termina alle 21.15.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16,30:

1. — Interrogazioni.
2. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di alcuni Mi-

nisteri e al bilancio dell'Amministrazione dei monopoli di Stato, per l'esercizio finanziario 1948-49 » (terzo provvedimento). (*Urgenza*). (285). — (*Relatore*: De Martino Carmine).

3. — *Discussione del disegno di legge:*

« Ammissione dell'Italia all'Organizzazione internazionale dei profughi (I.R.O.) ». (245). — (*Relatore*: Montini).

4. — *Discussione della proposta di legge:*

BONOMI: « Proroga dei termini fissati dalla legge 18 agosto 1948, n. 1140, in materia di affitto di fondi rustici e di vendita delle erbe per il pascolo ». (301). — (*Relatore*: Marengli).

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO