

CDLXXIX.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 31 MAGGIO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	18909
Proposta di legge (Annunzio):	
PRESIDENTE	18909
Disegni di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 (1063). — Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51 (1064). — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51 (1220)	18909
PRESIDENTE	18909
IMPERIALE	18909
JACOPONI	18921
GIAVI	18929

La seduta comincia alle 10,30.

CECCHERINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Almirante, Mastino Gesumino, Mastino del Rio e Sammartino.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza una proposta di legge di iniziativa dei deputati Carignani, Almirante, Lupis, Montelatici e Numeroso:

« Per l'assistenza e soccorso ai profughi in dipendenza degli eventi bellici » (1318).

Sarà stampata e distribuita. A norma dell'articolo 133 del regolamento, poichè essa comporta onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e delle telecomunicazioni e della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e delle telecomunicazioni e della marina mercantile.

Poichè non è presente alcun membro del Governo, sospendo la seduta per alcuni minuti, esprimendo il mio rincrescimento per tale fatto.

(La seduta, sospesa alle 10,35, è ripresa alle 10,45).

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

IMPERIALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso nascondere che quando la stampa nazionale comunicò che il ministro Corbellini nel dicastero dei trasporti era stato sostituito dall'onorevole D'Aragona — a parte le riserve sulla formazione e sulla composizione del nuovo Governo — qual-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

che interrogativo sorse nell'animo mio. Non potei dimenticare che, in un certo momento, a coprire il dicastero dei trasporti si era voluto chiamare un tecnico; e che così fosse, sta a dimostrarlo lo stesso fatto che, quando l'onorevole Corbellini venne chiamato a quell'incarico, egli non solo non era mai stato deputato ma non faceva parte neanche dell'Assemblea Costituente. Egli era allora soltanto il modesto ferroviere che, a parere di certuni, godeva nel suo ambiente di un certo prestigio nel campo della tecnica dei trasporti. E, d'altra parte, non bisogna neppure dimenticare come lo stesso onorevole Corbellini, politicamente, in quel periodo, si dichiarasse indipendente. Soltanto in seguito egli è entrato a far parte della democrazia cristiana e dallo stesso partito è stato portato agli onori senatoriali.

Possiamo, quindi, concludere che in un certo momento a coprire il dicastero dei trasporti si volle chiamare un tecnico e soltanto un tecnico. Oggi il dicastero dei trasporti è passato dalle mani di un tecnico a quelle di un politico. Non credo che l'onorevole D'Aragona si vorrà ripiccare, se gli nego una competenza specifica nel campo dei trasporti. Conosco l'onorevole D'Aragona non da oggi; potrei dire anzi di conoscere la sua attività da circa mezzo secolo: e da quanto mi risulta, egli si è sempre interessato di materia politica e di materia sindacale; mai la sua attività si è esplicata nel campo dei trasporti.

Oggi, dunque, il timone dei trasporti dalle mani di un tecnico passa nelle mani di un politico. Ed è appunto qui che cominciano a sorgere i primi interrogativi. Perché un cambiamento di indirizzo in quel dicastero? È stata compiuta tutta l'opera di ricostruzione nel campo ferroviario, oppure, fallita l'opera del tecnico, al tecnico si vuol far subentrare un politico? Ci si è accorti della tensione determinatasi fra il personale ferroviario e l'onorevole Corbellini e si sono voluti distendere quei rapporti; oppure si è voluto sacrificare l'onorevole Corbellini per assegnare al partito socialista dei lavoratori un dicastero, che avesse le sue basi di manovra su una massa imponente come quella ferroviaria?

Sono queste domande alle quali potremmo rispondere non già con facili induzioni, ma sulla scorta di fatti, recenti e passati, che starebbero a dimostrare la necessità dell'allontanamento da quel dicastero dell'onorevole Corbellini e giustificerebbero la necessità di un cambiamento d'indirizzo in quella

importante branca dell'attività nazionale. Preferiamo però aspettare che il tempo ci dica esattamente come siano andate le cose.

Ciò che io, tuttavia, tengo a fare presente è che non appartengo alla categoria di coloro che torcono il viso, fanno gli scongiuri o, addirittura, si fanno il segno della santa croce, quando un dicastero tecnico è occupato da un politico. Spesso il tecnico, per la sua stessa natura, per il suo stesso abito mentale, ha una visione parziale di certi problemi, laddove il politico può imprimere al dicastero un indirizzo, che tenga soprattutto conto della situazione politico-sociale del paese.

D'altra parte, non bisogna dimenticare che la nostra burocrazia, pur tanto deprecata, ha in sé tanta capacità e competenza talché dalla collaborazione del politico può nascere quell'azione di ampio respiro che deve caratterizzare un così importante Ministero. E non bisogna dimenticare che la nostra storia parlamentare è piena di esempi di politici che hanno occupato dicasteri tecnici e li hanno diretti con grande perizia e capacità.

Nessuna meraviglia, quindi, se oggi il dicastero dei trasporti è occupato da un politico.

Entrando, ora, nel merito della questione, ed esaminando il bilancio dei trasporti, chiediamoci innanzi tutto, onorevoli colleghi, quali sono i problemi che investono gli organi dello Stato che presiedono ai trasporti terrestri. A questa domanda non si può non rispondere che il primo problema che investe questi organi è il coordinamento dei vari mezzi di trasporto; problema, secondo me, essenzialmente economico-politico, anche se nella sua risoluzione bisogna tener conto dei presupposti tecnici, su cui esso si basa.

Ma chiediamoci ancora qual'è la situazione in cui si trovano i nostri trasporti oggi.

Non si può non riconoscere che oggi vi è una lotta per il primato fra l'autostrada e la strada ferrata; lotta che è cominciata in sordina da prima della guerra, ma che oggi è giunta ad un punto tale per cui, nell'interesse dei contribuenti e degli utenti e soprattutto nell'interesse dell'economia del nostro paese, occorre adottare seri provvedimenti.

Premetto che io tengo a non essere annoverato tra coloro che partendo da posizioni preconcepite ed unilaterali negano financo la ragion d'essere dell'uno o dell'altro mezzo di trasporto, ma che per mia fortuna appartengo alla categoria ben più numerosa di coloro che sostengono invece che i due mezzi di trasporto, possono, anzi debbono, coesistere. E che debbano coesistere lo richiede

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

la stessa configurazione orografica del nostro paese, la quale fa riuscire malagevole ai mezzi di trasporto ferroviari di portarsi in luoghi collinosi e montagnosi, mentre ciò è molto più facile agli autotrasporti. Lo richiede anche il trasporto merci a breve distanza, che per ferrovia riesce molto costoso per le spese di carico e scarico; e lo richiede ancora il grande progresso tecnico che impone l'uso e lo sfruttamento dell'automezzo.

Allo stato attuale delle cose però, se è vero che gli autotrasporti hanno conseguito dei vantaggi, dovuti alle distruzioni a causa della guerra degli impianti fissi e del parco carri e vetture delle ferrovie, è pur vero che l'affermarsi di essi in Italia è dovuto anche e soprattutto alla cattiva, alla pessima politica che in questi ultimi tempi è stata seguita.

Ora è necessario che ogni mezzo di trasporto operi nel proprio settore di competenza. Non si può e non si deve negare l'uso è lo sfruttamento dell'automezzo; ma non bisogna neanche dimenticare che la ferrovia assolve dei compiti di interesse generale ed ha, prima di tutto, una funzione politico sociale insopprimibile. Di fronte a questa situazione, quale è stata, onorevoli colleghi, la politica seguita dall'onorevole Corbellini? E parlo dell'onorevole Corbellini, sia perchè egli è responsabile dell'attuale situazione in cui si trovano i trasporti in Italia, e sia perchè egli è il presentatore dell'attuale bilancio in discussione. L'onorevole Corbellini, allo scopo di risanare il bilancio, anzichè migliorare i servizi in maniera da invogliare i cittadini ormai orientati verso gli autotrasporti per il disservizio ferroviario del dopoguerra, ha seguito la via errata degli aumenti indiscriminati delle tariffe, imponendo nello stesso tempo esosi sacrifici al personale ferroviario. È il solito binomio: tariffe-personale, agendo sul quale si crede di aver trovato la panacea di tutti i mali.

Ed esaminiamo infatti, onorevole colleghi, il primo elemento del binomio: tariffe. Dal 1944 al 1947 si erano avuti 5 aumenti che avevano portato le tariffe merci a 17 volte, in media, quelle basi del 1940, ed a 12 volte, sempre, in media, quelle viaggiatori. Questi aumenti di tariffe, necessari data la svalutazione della lira, ma contenuti in limiti ragionevoli, mentre apportarono giovamento allo esercizio delle ferrovie, non incisero sulla funzionalità delle ferrovie stesse, tanto è vero che nel 1947 si ebbe un aumento di circa 10 miliardi di viaggiatori-chilometro, rispetto al 1938, cifra che, oltre a rappresentare il

raddoppio dei viaggiatori-chilometro, è notevolissima se si tiene conto che l'80 per cento delle carrozze erano state distrutte dalla guerra. Le tonnellate-chilometro di merci trasportate si tennero di poco al disotto di quelle trasportate nel 1938, anche qui tenendo però presenti tre fattori essenziali: a) il 60 per cento dei carri erano andati distrutti; b) un'alta percentuale di quelli utilizzabili erano stati usati per il servizio viaggiatori; c) la situazione della nostra industria e della nostra agricoltura, appena uscite da una guerra di distruzione.

D'altra parte, già dal 1945 era stato tracciato un programma di massima per la completa ricostruzione e il rimodernamento di tutti i servizi ferroviari; ricostruzione e rimodernamento che avrebbero dovuto, si badi bene, far raggiungere l'auspicato pareggio. Suffragata la mia tesi quanto affermato dallo stesso onorevole Angelini il quale, in occasione della discussione dell'ultimo bilancio, ebbe testualmente a dire: « Il pareggio del bilancio delle ferrovie si può ottenere solo quando le ferrovie siano ulteriormente potenziate, si da poter conseguire un aumento sostanziale del traffico. Ma per poter potenziare le ferrovie ed aumentare il traffico, bisogna terminare questa ricostruzione ».

Queste sono parole, come ho detto, dell'onorevole Angelini. Venuto al Ministero l'onorevole Corbellini, tutta la faccenda muta di aspetto: l'erogazione dei fondi necessari alla ricostruzione da parte del tesoro diminuisce sempre più, senza che il ministro sappia o voglia provvedere nella sede opportuna. D'altra parte lo stesso ministro, che ha l'ambizione di voler passare alla storia come il ricostruttore delle ferrovie italiane, ricorre all'aumento indiscriminato delle tariffe, senza tener conto del baratro che egli spalanca in tal modo dinanzi alle ferrovie e del disagio crescente in cui pone larghissimi strati della popolazione, costretti a servirsi quotidianamente dei mezzi di trasporto. Basti pensare agli aumenti effettuati sugli obbonamenti per lavoratori e per studenti, per farsi un'idea della bontà del sistema seguito dall'ex ministro Corbellini.

Di ciò era naturale che si avvalessero gli autotrasporti organizzati da privati, autotrasporti che oggi trasportano oltre il 70 per cento delle merci — e si badi bene che un'altissima percentuale di esse è costituita da merci ricche mentre la ferrovia trasporta quasi esclusivamente merci povere — e che hanno visto elevarsi la percentuale dei passeggeri, rispetto al 1938, del 1.300 per cento, passando

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

da 1 a 13 miliardi di viaggiatori-chilometro trasportati. E l'onorevole Angelini mi deve dare atto che se pecco, pecco per difetto e non per eccesso.

Grazie all'ex ministro Corbellini si è giunti al punto che oggi da alcuni si sostiene che le ferrovie non sono che un ammasso di ferri vecchi da liquidare a prezzi di realizzo!

Esaminiamo ora in particolare gli effetti degli aumenti delle tariffe. Ho qui alcuni dati che si riferiscono ai mesi di maggio 1948 e maggio 1949 per il primo aumento ed a settembre 1948 e settembre 1949 per il secondo. Mi debbo servire del mese di settembre, perché è l'ultimo mese incluso nell'ultimo bollettino di statistica delle ferrovie dello Stato.

Esaminiamo la quantità dei biglietti venduti in meno tra maggio 1948 e maggio 1949, ossia dopo il primo aumento praticato nel mese di febbraio 1949. Biglietti di prima classe a pagamento immediato venduti in meno: compartimento di Milano, 18.787; compartimento di Venezia, 4.055; compartimento di Genova, 498; compartimento di Bologna, 7.683; compartimento di Firenze, 12.336; compartimento di Ancona, 2.229; compartimento di Roma, 15.827; compartimento di Napoli, 13.625; compartimento di Cagliari 51.185 e via dicendo.

Biglietti di terza classe a pagamento immediato venduti in meno nel maggio 1949 rispetto al maggio 1948: compartimento di Torino 412.239; compartimento di Milano 604.438; compartimento di Genova 188.731; compartimento di Bologna 130.914; compartimento di Firenze 227.228; compartimento di Ancona 147.836; compartimento di Roma 177.497; compartimento di Napoli 206.438; compartimento di Bari 212.915; compartimento di Cagliari 726.958, ecc.

Soltanto nella vendita dei biglietti di seconda classe troviamo una certa eccedenza nel maggio 1949 rispetto al maggio 1948. Ma era naturale che dovesse essere così, perché i viaggiatori di prima classe, dopo l'aumento, sono passati alla seconda.

Comunque, tra biglietti di prima, seconda e terza classe a pagamento immediato venduti complessivamente in meno nel maggio del 1949 rispetto al maggio del 1948, abbiamo: compartimento di Torino 369.306; compartimento di Milano 610.964; compartimento di Genova 187.011; compartimento di Bologna 111.233; compartimento di Firenze 201.229; compartimento di Ancona 157.422; compartimento di Roma 200.685; compartimento di Napoli 193.903; compartimento di Bari

210.247, compartimento di Cagliari 948.310, ecc.

Riepilogando abbiamo nel maggio del 1949, rispetto al maggio del 1948, una vendita in meno di 2.499.329 biglietti. E non è poco! Conseguentemente, nel maggio del 1949 si hanno, rispetto al maggio 1948, 300.944.656 viaggiatori-chilometro in meno. Ed anche questa non è una cifra indifferente! Soltanto nelle percorrenze reali dei treni merci abbiamo un miglioramento di 302.134 treni-chilometro, sempre riferite allo stesso periodo.

Al riguardo non sono da trascurare i trasporti che si sono effettuati per conto dell'E. R. P. nel maggio del 1949; organizzazione, quella dell'E. R. P., che non ancora entrava in funzione nel maggio del 1948.

Molto più grave si presenta la situazione dopo l'ultimo aumento praticato nel giugno del 1949. Riferisco sui dati del settembre 1949 rispetto allo stesso mese del 1948. Ho preferito servirmi dei dati del mese di settembre e non di altri mesi più vicini all'aumento perché, ed è logico, subito dopo gli aumenti di tariffe si nota sempre una certa contrazione nel traffico. Mi riferisco quindi ad un periodo in cui il traffico sarebbe dovuto diventare normale.

I biglietti a pagamento immediato venduti in meno nel mese di settembre 1949, rispetto al settembre del 1948 sono: 3.082.639, mentre, come ho già detto, nel maggio del 1949, rispetto al maggio del 1948, se ne erano venduti in meno 2.499.329: quindi, dopo il secondo aumento, la situazione è venuta ancora peggiorando. Conseguentemente, nel settembre del 1949, si hanno, rispetto al settembre del 1948: 539.816.590 viaggiatori-chilometro in meno; mentre nel maggio del 1949, rispetto al maggio del 1948 se ne erano avuti in meno 300.944.656. Anche qui è da notare che il secondo aumento ha sortito effetti ancora più disastrosi del primo. Pure le percorrenze reali dei treni merci hanno subito una grave contrazione che ha annullato il miglioramento che si erano avuti nel maggio del 1949 rispetto al maggio del 1948.

E difatti, mentre nel maggio 1949 rispetto allo stesso mese del 1948 si era avuto un aumento di 302.134 treni-chilometri, nel settembre 1949 rispetto allo stesso mese del 1948 si è avuta una diminuzione di treni-chilometro 364.281. Del resto, lo stesso fatto che il consuntivo del 1949-1950 sia di molti miliardi al di sotto di quanto il ministro Corbellini abbia previsto, sta a dimostrare che le cose sono andate male, anzi molto male. Mi autorizzano a trarre queste conclusioni

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

le seguenti eloquentissime cifre riportate nella stessa relazione dell'onorevole Monticelli:

Mese di luglio: introiti totali presunti 13.870 milioni; effettivi 12.190. Mese di agosto: introiti totali presunti 15.305 milioni; effettivi 12.757. Mese di settembre: introiti totali presunti 15.390 milioni; effettivi 12.461. Mese di ottobre: introiti totali presunti 15.070 milioni; effettivi 12.299. Mese di novembre: introiti totali presunti 14.040 milioni; effettivi 10.930.

Come si nota per ogni mese il consuntivo è andato costantemente al di sotto del preventivo di almeno tre miliardi: Nei mesi di novembre 1949 e marzo 1950, la differenza ha poi raggiunto lo zenith, arrivando a 4 miliardi. E scusate se è poco! D'altra parte è mia convinzione — e ciò l'ho detto anche nel mio intervento sul bilancio dello scorso anno — che il secondo aumento venne praticato dal ministro Corbellini quando egli si accorse che il gettito previsto non veniva raggiunto: egli volle allora forzare la mano sperando che i pochi utenti gli colmassero il *deficit*, senza rendersi conto che in tal modo egli avviava al fallimento la nostra più grande industria nazionalizzata. Nonostante ciò l'onorevole Corbellini l'8 luglio 1949 aveva il coraggio di affermare al Senato che « il traffico ferroviario delle merci seguita ad aumentare anche dopo l'aumento delle tariffe del 26 giugno passato. Le previsioni degli introiti che abbiamo fatto — continuava l'onorevole Corbellini — per mantenere il bilancio di esercizio entro i termini espressi dal preventivo, sono dunque da ritenersi del tutto attendibili ».

Quando l'onorevole Corbellini affermava quanto abbiamo riferito, sapeva dunque di dire una cosa completamente inesatta. Infatti proprio mentre egli, per illudere se stesso e il Senato, dichiarava che il traffico merci continuava ad aumentare, doveva invece sapere benissimo che stava succedendo tutto il contrario, giacché le tonnellate di merci caricate dalla ferrovia passavano da 4.331.461 nel maggio a 4.234.759 nel giugno; ed a 3.807.883 nel luglio. Per quanto riguarda poi quelle che erano allora le rosee previsioni del ministro basta pensare alle 3.230.618 tonnellate caricate nell'agosto ed alle 3.535.791 caricate nel settembre, mentre nei mesi di luglio, agosto e settembre dal 1948 si erano invece caricate rispettivamente 3.870.799; 3.836.858 e 3.966.793 tonnellate, con una eccedenza complessiva di 1.100.158 tonnellate rispetto allo stesso trimestre del 1949.

E l'onorevole Corbellini continuava a vedere tutto roseo anche quando le cose si presentavano di un colore meno gaio e meno sorridente. Forse il piccolo maggiore introito che si era avuto nel mese di agosto, piccolo maggiore introito dovuto all'afflusso dei villeggianti ai treni, gli aveva dovuto aprire il cuore a nuove speranze. Ed infatti, alle nostre critiche sulla contrazione del traffico, il 30 ottobre dello scorso anno aveva ancora il coraggio di affermare in Parlamento: « Con il notevole aumento dei treni viaggiatori, complessivamente previsto, pensano di potere far fronte alle esigenze normali dell'anno santo; ma sarei ben lieto fin d'ora se il consuntivo superasse le previsioni fatte, e noi saremo in grado — spero — di poterlo degnamente affrontare. Il personale ferroviario farà — come sono sicuro — il massimo sforzo per offrire agli stranieri i migliori servizi ».

Come si può notare, dopo le cifre che ho dato, in queste parole vi è perfino della spavalderia. Per quanto riguarda poi la giacenza dei carri, l'onorevole Corbellini, nella stessa seduta affermava: « La rimanenza dei carri merci non utilizzati e fermi nelle stazioni, che hanno preoccupato tanto l'onorevole Impriale, si è verificata dal giugno all'ottobre in modo predominante per i carri aperti, che sono quelli utilizzati nei trasporti di carbone e di materie prime per l'industria; si è avuto cioè una eccedenza proprio di quei particolari carri ferroviari che servono per i traffici che si sono contratti: non poteva essere diversamente. « È vero — continuava l'onorevole ministro Corbellini — che vi è stata una certa contrazione nel traffico dovuta allo sciopero dei marittimi e alla chiusura degli opifici avvenuta per le ferie di agosto, però dalle notizie sommarie che ho ricevuto sul traffico merci e che sono relative al passato settembre ed anche alla prima metà di questo mese di ottobre, posso rilevare che la contrazione dei traffici mercantili dei mesi passati non soltanto si è già arrestata, ma offre indizi di una apprezzabile ripresa che consente di prevedere il ritorno — speriamo rapido — ai valori medi normali raggiunti nel passato ».

Come poteva l'onorevole Corbellini, alla fine del mese di ottobre, affermare quanto abbiamo riferito, se, invece, tutto era stazionario e la crisi non aveva carattere di temporaneità, ma era una crisi cronica?

Ed infatti, esaminiamo gli introiti per il trasporto delle merci dal mese di luglio in poi: luglio 1949, 5 miliardi e rotti; agosto 5 miliardi e rotti; settembre 5 miliardi e rotti; ottobre 6 miliardi; novembre 5 miliar-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

di; dicembre 6 miliardi; gennaio 5 miliardi; febbraio 6 miliardi, e così di seguito.

E anche oggi, presentando il nuovo bilancio, l'onorevole Corbellini scrive: « Effettivamente il gettito dei prodotti dei primi mesi dell'esercizio 1949-50 ha manifestamente risentito della suaccennata debolezza generale dei traffici che, anzi, accentuatasi nei mesi di luglio e di agosto del 1949 per effetto anche di una sensibile caduta verificatasi nel movimento ai porti, ha inciso notevolmente su quello che avrebbe dovuto essere il naturale effetto degli aumenti di tariffe dianzi accennati ».

Tutto ciò è assolutamente inesatto, come ho potuto dimostrare con cifre alla mano, perché, tanto nei mesi precedenti a quelli di luglio e agosto, come nei mesi che seguono, i trasporti presentano una stessa uniformità di crisi.

E l'onorevole Corbellini continua: « È lecito tuttavia ritenere che la rilevata depressione possa essere rapidamente superata in una fase di ulteriore ripresa e di progresso della nostra economia onde, per quanto riguarda in particolar modo i traffici ferroviari, è da farsi, per l'esercizio 1950-51 così come per la seconda metà dell'esercizio 1949-1950, sicuro assegnamento sull'apporto che arrecheranno al movimento viaggiatori e, per riflesso sia pure limitatamente, a quello delle merci, le manifestazioni dell'anno santo ».

Troppa fiducia aveva l'onorevole Corbellini nell'anno santo!

« Tutto ciò considerato e vagliato, — continua l'ex ministro — non è apparso pertanto azzardato di fondare la previsione del gettito dei prodotti per l'esercizio in esame su un livello quantitativo di traffici non inferiore a quello dell'esercizio 1948-49 e sul pieno effetto degli ultimi adeguamenti tariffari che, nello stabile consolidamento dell'accennato livello, dovrebbe trovare la sua base sicura ».

Mi rincresce di doverlo dire, ma in queste prospettive per il nuovo bilancio, vi è tanta leggerezza da rasentare perfino l'incoscienza. Come si nota, di fronte a certe schiaccianti verità, si è andati sempre avanti di ottimismo in ottimismo, dimenticando persino gli ammonimenti della statistica. Ed oggi, a buon diritto, posso domandarmi: possibile che l'onorevole Corbellini aumentasse le tariffe e si adagiasse in rosee previsioni senza mai rendersi conto, attraverso i dati statistici che pur dovevano essere sempre sul suo tavolo di lavoro, della realtà che gli stava sotto gli occhi? La verità è che l'onorevole Corbellini, non volendosi arrendere all'errore

compiuto con l'aumento delle tariffe, si consolava con l'ottimismo.

Ma oggi stiamo esaminando quali frutti, purtroppo, quell'ottimismo sta regalando al nostro paese. E, pur dopo i disastrosi risultati che abbiamo esaminati e che restano il frutto più maturo di una mentalità chiusa al problema dell'economia dei trasporti, l'ex ministro ha avuto il coraggio, il 30 gennaio di quest'anno, di presentare il bilancio dei trasporti con una diminuzione del disavanzo di ben 19 miliardi rispetto all'esercizio 1949-1950.

Giustamente e onestamente, l'onorevole Monticelli, relatore del nostro bilancio, si domanda: « L'incremento di entrata non trova rispondenza nel consuntivo dal mese di luglio 1949 al marzo 1950 perché gli introiti effettivi sono stati sempre inferiori a quelli presunti. Come spiegare allora la previsione del gettito dei prodotti per l'esercizio in esame su un livello quantitativo di traffici superiore a quello dell'esercizio 1949-50? ».

E, conscienziosamente, egli risponde: « La ripresa su cui faceva affidamento l'onorevole ministro dei trasporti, senatore Corbellini, per ritornare ai valori medi normali del passato non si è verificata e, per ora, nessun sensibile apporto finanziario al movimento viaggiatori hanno portato le manifestazioni dell'anno santo. Certamente, sarebbe stato preferibile fare un minor affidamento sia sull'ascensione dei traffici, che sul gettito degli aumenti tariffari ».

Onorevoli colleghi, quali sono gli ammaestramenti che noi dobbiamo trarre da tutta questa politica sbagliata? Per me sta che l'errore fondamentale dell'onorevole Corbellini fu precisamente quello di volersi proporre il pareggio del bilancio, dimenticando tre questioni essenziali: dimenticando anzitutto, la funzione sociale che assolve la ferrovia, dimenticando la situazione economica del paese, dimenticando ancora che la concorrenza degli autotrasporti alla ferrovia era un fatto già in atto.

Onorevole D'Aragona, io ho voluto farle questo sproloquio non già per continuare a criticare l'opera dell'onorevole Corbellini, anche perché penso che nessuno mai più dovrà sollevare dal suo sepolcro quel pessimo ministro, ma perché noi, da quell'opera tutta e profondamente sbagliata, dobbiamo trarre degli utili ammaestramenti per l'avvenire. Innanzitutto per quanto riguarda le tariffe ferroviarie, mi piace rifarmi a quanto ha scritto il professore Luigi Einaudi nei suoi *Principi di scienza delle finanze*, trattando

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

del passaggio dal prezzo pubblico a quello privato: « Nell'esercizio delle ferrovie — scrive l'Einaudi — lo Stato può usare i prezzi dell'economia privata quando si comporti come un qualsiasi esercente; può usare dei prezzi pubblici quando cerchi di ottenere l'egualianza tra il complesso dei proventi ed il complesso delle spese ripartendo queste spese tra i diversi consumatori secondo si dimostri necessario per raggiungere certi fini pubblici; passerà infine ai prezzi politici quando non adotti più tariffe tali da compensare il costo reale. Così nel nostro paese lo Stato perde in complesso nell'esercizio dell'impresa ferroviaria e perde poi in speciale modo per alcuni trasporti: segnatamente per quello delle derrate agricole e di talune classi privilegiate di viaggiatori e perde talvolta non soltanto le spese fisse, ma anche una parte di quelle inerenti al costo vivo di esercizio. Lo Stato pensa sia bene sopportare queste perdite per ottenere certi fini politici ed economici, di difesa del paese, di rafforzamento dei vincoli fra l'Italia superiore ed inferiore, di promuovimento delle contrade più povere ».

E conclude sullo stesso argomento: « In un paese dove la cultura sia già diffusa, dove non occorra provvedere alla mobilitazione, e dove il traffico sia tale da far costruire da solo tutte le linee ferroviarie che serviranno anche, occorrendo, per la mobilitazione, dove tutte le regioni partecipino già al progresso economico, non esiste un bisogno a costi indivisibile da soddisfare, ma solo bisogni a costi divisibili; e perciò in questo paese si può applicare il prezzo pubblico. In un altro paese, dove invece si debba soddisfare altresì a quei tali bisogni a costi indivisibili, il sistema ferroviario costerà in totale, ad esempio 4000 milioni. Evidentemente non tutti questi 4000 milioni si potranno accollare agli utenti che godono del servizio « trasporto » a costo divisibile; ma andranno ripartiti fra utenti della ferrovia e contribuenti in generale ».

Per una maggiore intelligenza del pensiero di Luigi Einaudi, dirò che egli qualifica bisogni divisibili quelli che riguardano viaggi e spedizioni di merci, mentre qualifica bisogni indivisibili quelli inerenti alla diffusione della cultura, alla difesa militare, allo incoraggiamento delle regioni economicamente arretrate, ecc. ecc.

Il professore Einaudi parla di un paese in astratto, ma io sono sicuro che, quando egli scriveva, teneva gli occhi fissi al nostro paese, dove abbiamo veramente delle zone depresse da sollevare, dei vincoli fra nord e sud da rinsaldare, dove abbiamo un analfa-

betismo da debellare ed una cultura da diffondere.

Per carità di patria, ed anche perché su certi piagnistei siamo tutti d'accordo, ometterò di citare cifre e di fare delle considerazioni su alcune disgraziate condizioni del nostro paese, ma facciamo qualche cosa almeno nel campo dei trasporti, perché soltanto migliorando ed intensificando i nostri trasporti potremo imprimere un ritmo di vita nuova al popolo italiano.

Insegnava, oltre mezzo secolo fa, Agostino De Pretis « che la ferrovia, senza cui forse l'unità spirituale d'Italia sarebbe durata maggior fatica a vincere le ragioni della geografia, cancellerà, fino all'ultimo, le vestigia di ogni antagonismo. Le due imprese ferroviarie, allungate dall'una e dall'altra estremità, saranno come travi inflessibili a rinsaldare l'unità della patria ».

Queste cose insegnava tanti e tanti anni fa il De Pretis, ma purtroppo quelle famose travi e le altre che si sono succedute e che avrebbero dovuto rinsaldare l'unità spirituale e materiale del nostro paese, se si sono mantenute pressoché buone, ma certamente non inflessibili in un capo dell'Italia, nell'altro capo, per la incomprendione degli uomini, sono venute meno alla loro funzione e l'Italia meridionale aspetta ancora una mano pietosa che le renda meno fragili e meno viziate.

Rinsaldiamo, dunque, quelle famose travi e rinsaldiamole con una opportuna politica, che tenga conto, soprattutto, giova ripeterlo, della funzione sociale delle ferrovie.

Ma, mi si potrà obiettare: al pareggio del bilancio non bisogna pensare? Sì, al pareggio del bilancio bisogna pensare, ma bisogna pensarci seguendo una via diversa da quella battuta dall'onorevole Corbellini. Per me sta che il primo fattore per poter provvedere al pareggio del bilancio è quello dell'acceleramento del ritmo delle ricostruzioni ferroviarie, ritmo che in questi ultimi tempi ha perduto di forza e di vigore. E che il ritmo delle ricostruzioni abbia perduto di forza e di vigore lo sta a dimostrare lo stesso nostro relatore, onorevole Monticelli, al quale non si possono fare delle accuse, essendo egli della maggioranza governativa.

« Tutto il programma — scrive l'onorevole Monticelli — pertanto, di completamento della ricostruzione e di ammodernamento tecnico della rete importa: ricostruzione milioni 115.025; patrimoniale milioni 213.115; totale milioni 328.140. Per far fronte a tale spesa, non si ha alcuna disponibilità, perché anche

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

i trentotto miliardi, anticipati dal tesoro per l'esercizio 1950-51, compresi i 165 miliardi di cui alla legge Einaudi del 14 settembre 1947, sono stati da tempo impegnati in lavori già eseguiti, per cui nessuna somma è a disposizione dell'amministrazione ferroviaria, oltre gli stanziamenti in corso in questo esercizio »

« Si rende pertanto quanto mai necessario un intervento concreto del Ministero del tesoro per risolvere questo grave problema di ordine nazionale e sociale, non potendosi rifiutare all'amministrazione delle ferrovie i mezzi necessari per completare la ricostruzione ferroviaria, ecc. »

Sulla strada che bisogna battere per raggiungere il pareggio del bilancio, onorevoli colleghi, io ho già citato il pensiero, assai autorevole in materia di trasporti, dell'onorevole Angelini; mi permetto richiamare alla vostra attenzione quanto scrive il direttore generale delle ferrovie, ingegnere Di Raimondo, certamente non meno competente in materia di trasporti. L'ingegnere Di Raimondo sulla rivista *Ingegneria ferroviaria* del gennaio scorso, scrive:

« Se l'amministrazione avesse potuto fare assegnamento su nuovi finanziamenti, il ritmo accelerato dei lavori sarebbe stato mantenuto come in passato e l'auspicato pareggio del bilancio avrebbe potuto essere raggiunto con qualche anno di anticipo sul previsto ».

Io credo, onorevole Angelini, che siamo d'accordo anche su questo.

Ora, onorevoli colleghi, come volete che si parli di pareggio del bilancio, quando, per esempio, nell'Italia meridionale la ferrovia è assente, è latitante, manca, e quando c'è, l'utente deve percorrere chilometri e chilometri di strada prima di poter raggiungere la stazione? Naturalmente, egli si deve rivolgere ad un autotrasporto.

Leggo su un manuale di economia politica che « il commercio esige che la trasmissione delle merci e delle persone avvenga con la massima possibile regolarità e celerità, che la merce sia garantita nella sua integrità nel viaggio, che le operazioni di carico e scarico avvengano con sollecitudine, che la spedizione sia scevra di formulità burocratiche e che il trasporto sia il meno possibile costoso ».

Queste osservazioni io le ho tratte dal *Manuale di economia politica* di Arturo Labriola, ma questi, ormai, sono concetti acquisiti dalla scienza economica, e su questi concetti io credo che nessuno vorrà mai più ritornare.

Miglioriamo dunque l'esercizio della rete ferroviaria, miglioriamo le attrezzature dei trasporti e solo così potremo far fronte al dinamismo della vita moderna; solo così potremo arrivare al pareggio del bilancio! Domandiamo alla nostra coscienza, nelle condizioni in cui si trovano oggi i nostri trasporti specie nell'Italia meridionale, come si può far fronte alla concorrenza degli autotrasporti? L'onorevole Corbellini mi volle fare l'addebito di essere troppo ferroviere per sentire la necessità degli autotrasporti. Le cose non stanno esattamente così. D'altra parte è troppo comodo sbarazzarsi degli avversari, attribuendo loro idee che essi non hanno mai professate.

Voler dimenticare la necessità degli autotrasporti, significa chiudere gli occhi alla realtà che ci sta dinanzi, e noi siamo troppo realisti per poterci prendere a cuor leggero un addebito come quello che l'onorevole Corbellini volle addossarci. La realtà è che, come avvertivo, la stessa configurazione orografica del nostro paese, il grande progresso tecnico degli automezzi, le spedizioni merci a piccola distanza impongono l'uso e lo sfruttamento degli autotrasporti; ma lasciarsi battere nel proprio settore di azione, significa seguire una politica fallimentare a danni della nostra più grande azienda nazionalizzata, e la politica dell'onorevole Corbellini abbiamo visto dove ci ha condotto.

Passiamo ora ad esaminare il secondo elemento del binomio: il personale. Su questa questione, onorevole D'Aragona, più che alla Camera, desidererei parlare a lei, a lei direttamente, perchè in materia di personale vorrei che ella non ricadesse negli stessi errori in cui è caduto il suo predecessore. Per me sta che l'errore fondamentale, compiuto dall'onorevole Corbellini è stato quello di dimenticare o di fingere di ignorare che, accanto alle ricostruzioni ferroviarie, vi fossero problemi di categoria da risolvere, quasi che la questione delle competenze accessorie fosse un fatto che non interessasse i ferrovieri; come se la caduta del fascismo, la nuova Carta costituzionale, ed in generale tutti gli avvenimenti di questi ultimi anni nel nostro paese, tendenti a consolidare, a migliorare, a rafforzare il regime democratico, fossero piccoli episodi da lasciare insensibile la massa dei ferrovieri italiani.

Eppure i ferrovieri hanno sempre dimostrato una squisita sensibilità politica, ed hanno saputo anche dimostrare in più di un'occasione con infiniti sacrifici e con il contributo del proprio sangue di volersi e

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

sapersi battere per le libertà democratiche nel nostro paese.

Così non si è pensato a perequare la mercede dei ferrovieri al costo reale della vita; non si è pensato di dare ad essi un regolamento del personale improntato ai tempi nuovi; non si è pensato di democratizzare il consiglio di amministrazione, il consiglio di disciplina; ad istituire la rappresentanza del personale nei comitati d'esercizio, ad istituire i consigli di gestione in questa grande azienda nazionalizzata. E dire che per quanto riguarda i consigli di gestione, essi sono previsti anche dalla nostra Carta costituzionale. Se non s'incomincia a dare il buon esempio nella nostra più grande azienda nazionalizzata che abbiamo, come volete che lo facciano i grandi complessi industriali del nostro paese?

Queste lacune e queste più gravi deficienze, onorevole D'Aragona, devono essere superate, e devono essere superate con sollecitudine perchè il paese guarda con occhi fiduciosi alla ripresa dei nostri servizi ferroviari; ma vuol vedere qualche cosa di più perchè qualche cosa di più e di meglio si può, anzi si deve fare. Onorevole D'Aragona, io mi auguro che il ferroviere possa trovare in lei quella comprensione che è assolutamente mancata nel suo predecessore.

Non già per ragioni di venalità, ma per quella giusta ed umana aspirazione ad una vita meno irta di spine, ed anche perchè il ferroviere ha coscienza di compiere a fondo tutto il proprio dovere e di avere quindi diritto ad una remunerazione più equa ed umana, fra i primi problemi che ella deve porre in prima linea vi è quello della revisione delle competenze accessorie.

In quest'aula troppo spesso si è elogiata l'opera del ferroviere e pertanto io non voglio ripetere le cose già dette. Voglio piuttosto rammentare a lei le promesse fatte e non mantenute.

Diceva l'onorevole Corbellini in quest'aula: « Nessuno più di me, che ha vissuto per parecchi lustri, durante gli studi sperimentali dei nuovi tipi di materiale ferroviario, la stessa vita del personale viaggiatori, conosce i tormenti e i disagi del personale ferroviario... »

Orbene, da qualche settimana ho avuto il consenso da parte del Governo — e questo lo diceva il 23 settembre del 1948 — del ministro del tesoro e del Presidente del Consiglio, di studiare una modifica di miglioramento di tali trattamenti, intesa a migliorare conseguentemente i servizi e ad interessare sempre più il personale all'economia e alla buona

utilizzazione del materiale. Questi premi sono già stati elaborati d'accordo col personale interessato, e ne faremo oggetto di un apposito provvedimento legislativo che fra breve avrà l'onore di presentare al Parlamento ».

Onorevole ministro d'Aragona, il disegno di legge venne presentato sissignore, è vero, ma quando? Venne presentato nientemeno il 17 aprile dell'anno successivo e venne anche presentato con una mutilazione del 50 per cento rispetto alle competenze che erano state concordate col personale. Perché questo ritorno sui propri passi dell'onorevole Corbellini, dopo le promesse fatte di fronte al paese con le sue affermazioni in Parlamento, perfino dopo gli accordi intervenuti col personale?

Evidentemente, il ministro Corbellini, preso dalla fregola del pareggio del bilancio, aveva voluto distruggere con le proprie mani quel castello di carta che egli stesso aveva creato. E così, al primo grave errore dell'aumento delle tariffe, ne aveva voluto aggiungere un altro: dimenticare quelle necessità dei ferrovieri, che egli stesso aveva riconosciuto in quest'aula, senza pensare poi che non c'è possibilità di ricostruzione se non c'è l'animo e l'abnegazione del personale ferroviario.

Perché, dunque, l'onorevole Corbellini ricriminava contro il sindacato ferrovieri e contro questo o quel partito — quando le cose andavano male — se la colpa era esclusivamente sua?

Io so che in marzo ha avuto luogo a Bologna un convegno del personale di macchina; so ancora che tra le prime rivendicazioni è stata posta quella delle competenze accessorie. Per quanto mi risulta ancora uguale richiesta è stata avanzata anche da altre categorie interessate e comunque interprete delle necessità della classe si è reso il sindacato ferrovieri. Compia ella questo atto di giustizia e tenga ben presente onorevole D'Aragona, che le competenze accessorie, quando sono bene applicate, migliorano grandemente il servizio, evitando sprechi, e razionalizzando l'uso stesso del personale.

Altri problemi potrei citare; a decine anzi. Un pallido esempio di quanto vi sia da fare nell'interesse della classe dei ferrovieri l'ho dato nel mio intervento dello scorso anno. Non voglio ripetere cose già dette; ma vi è un problema sul quale io sento la necessità d'insistere perchè per me esso resta di base per la soluzione di tutti gli altri. Si tratta, in una parola, di democratizzare molti istituti dell'amministrazione ferroviaria; si tratta di rendere operante, anche in questa grande

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

azienda nazionalizzata, lo spirito dei tempi nuovi.

Le cito qualche esempio, onorevole ministro. Esaminiamo la struttura del consiglio d'amministrazione.

Non occorre che io metta in rilievo l'importanza della funzione di un consiglio d'amministrazione in qualunque azienda. Per quanto riguarda le ferrovie, quel consiglio è sentito sugli acquisti, sulle alienazioni, sugli appalti, sulle tariffe, sulla pianta organica, sulle promozioni del personale e via dicendo. Si può concludere che il consiglio d'amministrazione delle ferrovie rappresenta veramente il cervello del Ministero dei trasporti, e se si tien conto della funzione sociale delle ferrovie (che lei stesso, onorevole D'Aragona, ha riconosciuto in una recente intervista) bisogna convenire che quel consiglio d'amministrazione resta uno dei più potenti strumenti per la rinascita economica del nostro paese.

Esaminiamo come esso è composto. Vi sono 18 membri suddivisi in diverse categorie. La prima comprende: il ministro, il sottosegretario, il direttore generale delle ferrovie. Poi ci sono tre ferrovieri in attività di servizio. Chiamati da chi? Chiamati dalla fiducia del ministro. Poi ci sono tre cittadini non ferrovieri. Chiamati da chi? Chiamati dalla fiducia del ministro. Dimodoché questo importantissimo e delicatissimo organo di utilità sociale è composto già per il 50 per cento di individui chiamati dalla fiducia del ministro: il ministro si è così automaticamente accaparrata la possibilità di far prevalere in ogni caso la sua politica in seno al consiglio di amministrazione. Poi ci sono 6 funzionari in rappresentanza dei diversi ministeri. Infine (e qui viene il più mostruoso, onorevole ministro) 3 ferrovieri « scelti dal ministro per i trasporti, uno per ciascuna delle categorie del personale ferroviario e precisamente: personale dirigente, personale degli uffici e personale esecutivo. La scelta sarà fatta dal ministro per i trasporti su terne di nomi, una per ciascuna delle suddette categorie, designati elettivamente dagli appartenenti alle categorie stesse ».

« Onorevole ministro, mi consenta di dirle che questa costituisce una pagina nera veramente negli annali della vita politica italiana. Questo decreto legislativo non fa onore alla nostra giovane repubblica. Qui non ci troviamo di fronte a dei concetti democratici, ma di fronte a della vera pornografia politica che fa arrossire e fa diventare pudiche certe disposizioni dei nostri tempi

peggiori. Non so come altrimenti qualificare idee di questo genere. Io non riesco ancora ad intravedere da quale razza di democrazia l'onorevole Corbellini sia andato ricavare il mostruoso criterio del diritto di scelta da parte del ministro nella terna degli eletti. Onorevole D'Aragona, queste cose certamente lei le conosce, ma lei non ha ancora provveduto ad eliminarle! Noi ci auguriamo che ella voglia subito fare qualche cosa in merito perché non è possibile che si continui a perpetuare mostruosità del genere. D'altra parte, marciando ancora su questo stesso binario, ella stessa si metterebbe su una strada antidemocratica, e dirò di più, su una strada anticostituzionale. Onorevole D'Aragona, le voglio citare ancora qualche esempio per dimostrarle la necessità della democratizzazione di certi istituti dell'amministrazione ferroviaria.

Esaminiamo la composizione degli organi direttivi del dopolavoro ferroviario. Già molti commenti vi sarebbero da fare sulla mancata sostituzione del nome che si volle dare in passato a quella istituzione. È questa certamente una questione di forma, ma pure abbastanza indicativa sul permanere, in certi ambienti, di una mentalità un po' conservatrice ed anche forse un po' nostalgica di un passato duro a morire.

E questa mentalità un po' in arretrato risulterà più evidente, ove si tenga conto che questi circoli ricreativi, nel nostro clima nazionale, hanno compiti ben diversi da quelli che in passato vennero affidati ai dopolavoro, poiché, mentre allora si cercava attraverso manifestazioni ricreative di manipolare le coscienze verso determinati fini politici, oggi quei circoli rendono effettivo lo spirito democratico della nuova Italia, riunendo lavoratori di tutti i gradi e di tutte le categorie, senza pregiudiziali o priorismi politici.

Io non intendo tuttavia insistere su questa questione che ritengo, più che altro, formale, anche se mi sembra per lo meno strano che, mentre tutti gli altri Ministeri hanno provveduto a mutare il nome di questa istituzione, le ferrovie non hanno ancora trovato il tempo di farlo. Ad ogni modo, mantenendoci soltanto alla sostanza della questione, esaminiamo come viene disposta la dirigenza dei dopolavoro ferroviari. La materia è regolata dal decreto ministeriale 24 novembre 1948, numero 2207. Esso reca: « È istituita una commissione centrale straordinaria del dopolavoro ferroviario per la provvisoria dirigenza del dopolavoro stesso. A far parte della commissione centrale, che sarà presieduta

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

dal sottosegretario di Stato, sono chiamati: il direttore generale delle ferrovie, il capo del servizio personale ed affari generali, il capo dell'ufficio centrale del dopolavoro ferroviario, il capo servizio della ragioneria, un funzionario superiore del servizio lavori e costruzioni, un funzionario superiore del servizio approvigionamenti e tre rappresentanti del personale che saranno nominati con altro decreto ministeriale ».

Onorevole ministro, come si nota, l'organo centrale del dopolavoro è dunque manipolato tutto dal ministro: non c'è un solo rappresentante, chiamato elettivamente, di quella categoria che con i propri contributi mantiene in vita questa istituzione. Non ce n'è uno solo: sono tutti di nomina del ministro.

Egual sistema viene praticato per la nomina della commissione compartimentale. Di essa il capo compartimento è presidente di diritto. Seguono alcuni funzionari anche essi membri di diritto, ed infine un ferroviere chiamato dalla fiducia del capo compartimento. Sappiamo per esperienza chi questi chiama. Arriviamo infine agli organi sociali del dopolavoro. Premetto che per quanto riguarda questi organi è da notare che il dopolavoro non è dotato di alcuna autonomia amministrativa. Qualora un dopolavoro voglia comperare un gioco di bocce, una stecca da biliardo, o che so io?, un libro e via dicendo, deve sempre chiedere l'autorizzazione al capo compartimento. Ad un ferroviere quando dirige un'officina, un deposito locomotive, una stazione, un magazzino si affidano dei miliardi; quando guida un convoglio, oltre che i miliardi gli si affidano le cose più preziose che esistano sulla faccia della terra: le vite umane: quando ha la presidenza di un dopolavoro, anche coadiuvato da un intero consiglio, ha bisogno di tutela. Ma lasciamo andare.

Negli organi sociali del dopolavoro troviamo, finalmente, qualche cosa di elettivo. Tutta la materia è regolata da una circolare emanata da quella commissione centrale che abbiamo visto da quale manifattura sia uscita e di quali panni vesta. Gli organi sociali del dopolavoro — dice la disposizione — sono: l'assemblea dei soci, il consiglio direttivo, ecc. Il consiglio direttivo è composto di 3, 7 e 9 membri a seconda della importanza del dopolavoro ferroviario. Di essi, uno su tre, due su sette e tre su nove, sulla base di un terzo circa, vengono nominati dall'ufficio centrale su proposta della commissione compartimentale. Il numero dei consiglieri viene fissato pure dalla commissione comparti-

mentale. I sindaci sono eletti tutti, ad eccezione di uno, dall'assemblea dei soci; il sindaco non elettivo è nominato dall'ufficio centrale su proposta della commissione compartimentale e presiede il collegio. Per i piccoli dopolavori può bastare un solo sindaco, e questo viene nominato dall'ufficio centrale su proposta della commissione compartimentale.

Io non voglio rendere responsabile lei, onorevole ministro, di questa disposizione emanata dall'ufficio centrale del dopolavoro, ma purtroppo le elezioni si sono svolte quando lei era ministro.

Come chiaramente appare, e gli intendimenti sono così palesi da non ingannare nessuno, tanto con il decreto ministeriale riguardante la formazione del consiglio di amministrazione quanto con la disposizione di cui ci stiamo occupando, si vuole impedire che un ferroviere appartenente ad un partito di sinistra possa raggiungere il mandato di consigliere di amministrazione o la presidenza di un dopolavoro.

Del resto, onorevole ministro, lei conosce abbastanza bene le proteste che ha ricevuto in questi ultimi tempi per quello che è successo in seguito alle elezioni per le cariche sociali dei dopolavoro a Roma, a Bari, ed in molte altre città.

Infatti il famoso terzetto di nomina compartimentale è stato scelto sempre fra personale non aderente a partiti di sinistra, proprio perchè facesse causa comune con gli eletti della lista opposta a quella del sindacato ferrovieri, in maniera che, mercè questa sporca pastetta elettorale il sindacato ferrovieri, pur ottenendo costantemente la maggioranza dei voti, non potesse conquistare alcuna presidenza di dopolavoro.

Onorevole ministro, io spero che ella vorrà adottare seri provvedimenti in merito a questa questione: oltre alla abolizione di quella circolare e di tutte le altre disposizioni che regolano la composizione della commissione centrale dei comitati compartimentali le chiedo che voglia rifare immediatamente tutte le elezioni per le cariche sociali del dopolavoro.

Ora, io domando a lei, onorevole ministro: di fronte a questa situazione di fatto, ho io il diritto di sostenere che la democrazia, trionfalmente affermata nella Carta costituzionale, è stata allegramente presa a pedate dal suo predecessore?

Ma le voglio portare ancora un altro esempio in cui si ravvisa la necessità della democratizzazione di molti istituti dell'am-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

ministrazione ferroviaria: il consiglio di disciplina. Onorevole ministro, è un organo questo che molto interessa la vita dei ferrovieri, la cui democratizzazione è una necessità sentita unanimamente da tutto il personale. Quel consiglio infatti è il tribunale dei ferrovieri; ma rimane un tribunale *sui generis* perchè in esso si assidono soltanto i giudici: ai difensori è inibito l'ingresso. Si pensa forse che la loro presenza possa profanare il sacro tempio. Così quel consiglio è formato soltanto da funzionari di grado primo e non è ammessa la presenza nemmeno di un rappresentante della categoria cui appartiene il ferroviere che è sotto giudizio.

E quanto tutto ciò sia in contrasto con lo spirito della Costituzione repubblicana, la quale afferma esplicitamente che la difesa è un diritto inviolabile del cittadino italiano, è facile arguire. Affermerei il falso se non riconoscessi che quel consiglio di disciplina cerca di assolvere il suo compito con scrupolo, zelo e diligenza; ma insomma è tempo che la sostanza della parola democrazia entri in ogni istituto e che questa parola cessi di essere solo vano sproloquio di concioni elettoristiche.

D'altra parte, voglio mettere in evidenza che la democratizzazione di quell'istituto risponde anche ad una esigenza di ordine pratico, in quanto difficilmente un funzionario di grado primo, scrupoloso e diligente che possa essere, sa o riesce ad immedesimarsi di certe situazioni di fatto in cui può essere travolto o coinvolto un operaio, un manovratore, un capotreno, ecc. nello espletamento delle sue funzioni. Molti altri casi potrei citarle, che meritano tutta la sua attenzione ed il suo interessamento. Ma prima di tutto voglio farle presente la necessità che venga emanato un nuovo regolamento del personale.

È molto tempo che questo regolamento è allo studio, e se non si riesce a vararlo è perchè viene impedito a Villa Patrizi l'ingresso ad ogni innovazione democratica. Non è mia intenzione fare un processo al passato e quindi accusare il Tizio o discriminare il Caio per la mancata emanazione di un nuovo regolamento del personale; ma è certo che con lo svilupparsi del processo involutivo del nostro paese, anche il nuovo regolamento sta subendo la sua battuta di arresto. Dico battuta di arresto perchè fin dai predecessori dell'onorevole Corbellini lo schema del nuovo regolamento era pronto; poi tutto si è arenato nelle acque paludose e stagnanti di Villa Patrizi. Così oggi il personale ferrovia-

rio viene assoggettato a delle norme emanate nientemeno 25 anni or sono. Ho detto 25 or sono e credo di non aver detto poco; aggiungo che quelle norme vennero emanate esattamente il 7 aprile 1925, e penso di aver detto tutto. Il 7 aprile 1925 ci riporta all'indomani del colpo di stato fascista, e giova ricordare che i ferrovieri furono i maggiormente tartassati dal fascismo: 40.000 esoneri su un complesso di 200.000 unità lavorative. È facile quindi comprendere quanto veleno e quanto spirito reazionario sprizzi da tutti i pori del regolamento in vigore. Può sembrare perfino strano che mentre tutto oggi, almeno nello spirito, tenta di rinnovarsi, quel vecchio regolamento sia là a fare da gendarme al ferroviere; eppure è così. Ed è così perchè il suo predecessore ha fatto sì con le sue disposizioni che a Villa Patrizi non si respirasse più aria di democrazia. In quell'atmosfera greve di reazione e pregna d'incomprensione per i tempi nuovi non si possono raccogliere che i frutti che raccogliamo e che oggi abbiamo denunciati. È possibile, insomma, che l'approvazione di tale regolamento sia più laboriosa che non l'approvazione della Costituzione italiana?

Fra i primi problemi dunque, onorevole ministro, che s'impongono alla sua attenzione, è quello di portare un soffio di vita nuova nei gangli vitali dell'amministrazione ferroviaria. Tutto il resto verrà da sé, perchè i ferrovieri, che tante prove hanno già dato di attaccamento al lavoro e di patriottismo, non mancheranno di collaborare con tutte le forze alla rinascita del paese.

Ma, ripeto, prima di ogni altra cosa è necessario far respirare a questi lavoratori quell'aria di democrazia e di libertà per la cui conquista molti di essi hanno sofferto.

Onorevole ministro, io ho finito, sebbene avessi ancora tanto da dire su diversi, anzi su molti problemi. Desidererei parlare, soprattutto; degli esonerati politici, ma me ne astengo in quanto mi riprometto di presentare su questo problema una apposita interpellanza onde meglio chiarire la questione.

Comunque, io spero, onorevole D'Aragona, che ella vorrà ordinare subito la revisione di tutte le pratiche a cui si è messo il sigillo col « no » definitivo. Ricordi di essere stato il capo dell'Alleanza del lavoro e di essere sempre stato un antifascista; non permetta che i deliberati di molte di quelle pratiche continuino a costituire una pagina molto poco edificante per la giovane Repubblica italiana; non permetta che continui ancora a sussistere uno stato di ingiustizia nei riguardi

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

di molti esonerati, verso i quali si è stati troppo rigidi in sede di revisione e verso i quali si è sempre cercato il pelo nell'uovo. L'esonerato politico merita certamente maggiore comprensione, ma purtroppo non ancora si è creata a Villa Patrizi la mentalità per vedere con cuore aperto la sua pratica.

E, prima di chiudere, onorevole ministro, le voglio ricordare che ella ha altri gravi doveri da compiere: la eliminazione degli appalti dei servizi, il riscatto delle linee in concessione, la revisione di non pochi appalti e — dirò — appalti scandalosi! Su questi problemi mi sono trattenuto, e forse anche soverchiamente, in diversi miei interventi e particolarmente in quello dello scorso anno. Le mie parole — però — anche per questi problemi non hanno trovato o hanno trovato poca eco nell'animo del suo predecessore.

Cosa farà ella? Non voglio anticipare giudizi. Comunque, si ricordi che, per esempio, gli appalti delle linee in concessione nell'Italia meridionale hanno rovinato l'economia di quelle laboriose e dimenticate popolazioni. Laggiù si sono sempre avuti e si continuano ad avere servizi pessimi, con contratti onerosi e vergognosi per lo Stato!

Noi aspettiamo di conoscerne il suo piano di lavoro. Certo, il suo esordio in materia di appalti non è stato dei più felici. La stampa nazionale si è dovuta occupare di un appalto, da lei concesso, che ha dimostrato ancora una volta la tendenza di certi ambienti verso gli interessi di qualche privato e non già della pubblica amministrazione.

Io comprendo che il suo compito non è dei più facili, ma non posso dimenticare che ella è vecchio sindacalista e vecchio socialista. Veramente, se dovessi giudicarla alla stregua di certi atteggiamenti del suo partito, dovrei subito diffidare della sua opera futura; ma se penso che gli insegnamenti di Filippo Turati, di cui ella dicesi discepolo, potrebbero averle lasciato qualche traccia di ammaestramento sulle rivendicazioni della classe operaia e sulla mèta ultima che quel movimento si ripromette, le dirò subito che da questo esperimento dipenderà la constatazione di quanto sindacalismo e di quanto socialismo è rimasto ancora nell'animo suo.

Ed è questo che vedremo! (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Belloni. Poiché non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, altri colleghi sono intervenuti nella discussione sul bilancio della marina mercantile. Tante cose sono state già dette a proposito di questo bilancio e tanti fatti sono stati elencati nei confronti della situazione della marina mercantile del nostro paese. Ognuno, di opposizione o di partiti di Governo, ha tenuto a sottolineare la miseria di questo bilancio, l'insufficienza direi quasi assoluta nei confronti di un organo così vitale per l'economia del nostro paese. Altri hanno perfino parlato della Cenerentola d'Italia: cioè, marina mercantile del nostro paese, Cenerentola del nostro paese.

Si è detto che in Italia manca una coscienza nei confronti dei problemi marittimi. Si sono dette mille cose, ma nessuno di noi è andato al fondo, alla radice della causa della povertà di questo bilancio e alle ragioni di una considerevole trascuratezza per tutto quanto riguarda i problemi della nostra marina di linea e da carico. Quali possono essere le cause profonde di un tale stato di cose? Forse nessuno di noi si è ancora dedicato interamente con perseveranza a studiare quali sono le vere ragioni per cui in Italia non siamo stati ancora capaci di promuovere una azione concreta perché la nostra marina riprenda tutta l'antica efficienza. Saranno forse forze occulte che hanno l'interesse di mantenere anchilosata questa branca della attività nazionale. È difficile definire quale sia il problema vero.

Un collega dice che questa forza occulta sarà la modestissima persona del sottoscritto. Può darsi, armatore quale io sono (!), che possa avere interesse ad impedire che la nostra marina mercantile si sviluppi sulla base delle necessità economiche nazionali del nostro paese...

È certo che, se da parte del Governo si fosse presa in maggiore e più seria considerazione la questione dei trasporti navali, oggi si potrebbe dire anche quali sono le vere cause, perché non sappiamo uscire con energia dallo stato di cose che tutti i colleghi hanno qui denunciato.

Nell'immediato dopoguerra iniziammo la politica degli acquisti delle navi all'estero, le famose *liberty*. Non intendiamo con ciò criticare l'acquisto di dette navi. Eravamo rimasti senza marina mercantile. Vi era la necessità, allora come oggi, di riprendere immediatamente relazioni con tutti i paesi del mondo per incrementare il traffico navale, e l'occasione che ci veniva offerta dell'acquisto di navi all'estero era una occasione che non

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

potevamo scartare. Però, accanto a quella politica, alla politica di acquisto di navi di struttura assai scadente, noi mancammo di una sana politica di costruzioni nazionali, tanto più che disponiamo di cantieri che per anni ed anni ci sono stati invidiati da diversi altri paesi marittimi del mondo, sia per le loro attrezzature, sia per le capacità tecniche dei loro dirigenti e maestranze.

Preferimmo, invece, mantenere questi cantieri nella completa inerzia; preferimmo la speculazione immediata, da parte di alcuni, dell'acquisto delle navi *liberty*, senza mai porci concretamente il problema di dare lavoro ai nostri cantieri ed alle nostre maestranze per creare navi capaci di rispondere alla bisogna del momento, e di porsi sul terreno della concorrenza internazionale.

Per l'America, onorevoli colleghi, è stata una bazza trovare un paese che gli ha smaltito un'enorme quantità di navi antieconomiche, navi che non raggiungono mai la velocità di 10 miglia all'ora, che consumano in una maniera spaventosa, che resistono pochissimo all'urto delle onde in tempesta. E l'America che, per necessità di guerra, da circa 8 milioni di tonnellate di naviglio mercantile di cui prima disponeva, si era portata a oltre 40 milioni, aveva bisogno di smaltire tutte queste eccedenze che, in parte, ha smaltito sulle spalle dell'industria naval-meccanica italiana. Ora, quando una di queste navi si mette in viaggio, trova immediatamente la concorrenza delle navi più moderne. Su un viaggio di queste nostre navi, le altre, per la loro snellezza, per la loro velocità, per la loro struttura moderna compiono quasi due viaggi.

E l'America, oltre a questa politica, se ne è assicurata un'altra, sempre a danno della nostra marina mercantile: il piano Marshall! Gli invii di tutte le merci in Italia e in tutti i paesi del mondo, sulla base del piano Marshall-E. R. P. devono essere assicurati col 50 per cento dal naviglio mercantile americano, il cui costo di nolo per ogni tonnellata eccede almeno di 2 o 3 dollari il costo del nostro. Fortune, affari ingenti, notevoli guadagni, come ognuno può comprendere, traffici costanti di quella marina, situazione di disagio incommensurabile da parte della nostra!

Onorevoli colleghi, verso la fine dell'anno scorso nel porto di Livorno abbiamo caricato, destinazione Inghilterra, oltre 15 mila tonnellate di mele, prodotto pregiato, a noli abbastanza costosi. Prodotti italiani, spedizionieri ed esportatori italiani, lavoratori italiani che hanno caricato questa merce;

ma mai abbiamo avuto l'orgoglio, la soddisfazione di poter vedere caricare una sola tonnellata di questa mercanzia su una nave battente bandiera del nostro paese. Navi svedesi, francesi e inglesi; nessuna italiana, perché noi manchiamo di navi moderne. E tale episodio potrei riprodurre per tutta un'altra serie di mercanzie, che trafficano dai porti d'Italia, ma di cui noi non siamo in condizioni di poter garantire il carico, che deve giungere al porto di destinazione nelle condizioni volute da chi contratta. È, quindi, indispensabile che la marina mercantile italiana si metta in condizioni di poter fare un lavoro tale da affrontare la concorrenza delle altre marine del mondo, perché il traffico dei noli porta ricchezze immense all'economia di un paese. Tutto il Parlamento e, in modo particolare, il Governo dovrebbero dare la massima attenzione al problema delle costruzioni navali e al problema inerente al traffico marittimo.

Invece la situazione, da questo punto di vista, cioè dal punto di vista economico, tende ad aggravarsi. Abbiamo, ad esempio, l'attuale situazione del « navalpiccolo »: armatori italiani, piccoli proprietari, gente che ha compiuto sacrifici non indifferenti per ricostruire dopo la immane tragedia della guerra, gente che ha cercato di ridare efficienza al traffico di tutte le coste mediterranee, oggi è oberata di pensieri, di debiti, ed è obbligata a legare nei porti il proprio naviglio perché è nella totale impossibilità di affrontare il problema della concorrenza rispetto ai grossi armatori, ed è nella totale impossibilità di affrontare le esigenze determinate dall'ora che attraversiamo.

Quali sono le cause profonde della crisi del « navalpiccolo »? Potremmo parlarne dal punto di vista che interessa la categoria dei lavoratori del mare; invece vogliamo parlarne anche da quello dell'interesse dei piccoli armatori, poiché questi meritano l'attenzione del paese.

Una delle cause profonde di questa crisi è la concorrenza che viene fatta dalle stesse ferrovie dello Stato, che trasportano una serie di merci a tariffe talmente ridotte per cui il « navalpiccolo » non ha più la possibilità di trasportare, come nel passato, determinate quantità di merci da un capo all'altro della penisola. La cosa potrebbe sembrare di interesse generale poiché, in fondo, le ferrovie sono dello Stato, e noi abbiamo molto più interesse che sia attiva questa gestione. Ma, disgraziatamente, la riduzione delle tariffe ferroviarie incide immediatamente sull'eco-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

nomia del paese, e basterebbe dare uno sguardo al bilancio delle ferrovie, al suo *deficit*, per dimostrare che questa concorrenza, oltre ad aggravare estremamente la situazione dei proprietari del « navalpiccolo », incide su ogni contribuente italiano.

Oltre a ciò vi è anche la concorrenza dei trasporti terrestri, e poi l'avidità dei ricchi armatori, dei padroni delle navi di grosso tonnello che, pur di fare affari, sono disposti a prendere imbarchi fra un porto e l'altro dello stesso Mediterraneo, in spregio alle condizioni economiche attuali del « navalpiccolo » e del traffico marittimo di piccolo tonnello.

Occorrerebbe, quindi, un intervento del Governo: porre limiti a questa concorrenza, in quanto il lavoro di collegamento tra i porti italiani dovrebbe essere svolto dal « navalpiccolo », perché così facendo noi potremmo, in parte, alleviare la grave situazione in cui versano i proprietari testé citati.

La situazione di questa grave crisi si riflette in mille altri aspetti: noi non abbiamo quasi più relazioni con l'Africa e con altri paesi del Mediterraneo che prima erano costantemente serviti da navi quasi tutte al di sotto delle 500 tonnellate.

È chiaro che, comunque si studi il problema, se non si riallacciano una serie di relazioni di carattere commerciale con tutti i paesi mediterranei, gli armatori di queste piccole navi saranno sempre soggetti a disastri di carattere economico. E il Governo non ha preso ancora nessuna decisione, non ha esaminato a fondo il problema del come venire incontro a questa categoria di piccoli proprietari italiani.

Vi è, poi, la questione del « periplo ita-lico ».

Anche ultimamente, la società « Tirrenia », che esercisce questo traffico, ha ridotto del 30 o del 40 per cento le tariffe di trasporto di determinate merci. Spesse volte, le navi di queste società fanno sosta in un porto o nell'altro — sosta obbligatoria, perché di linea — per imbarcare o sbarcare poche decine di tonnellate di merci.

Noi siamo sostenitori delle società sovvenzionate, e dirò il perché; ma, quando si amministrano gestioni solo per il piacere della concorrenza, o per dimostrare che qualcosa si fa, queste gestioni divengono completamente deficitarie, ed allora è meglio abbandonare questo servizio, per lasciarlo al libero traffico, perché esso permetterebbe tra l'altro maggiori economie al nostro commercio,

qualche aiuto alle attività del piccolo armamento e minore aggravio al bilancio di questa società sovvenzionata.

La crisi della piccola navigazione è crisi che gli organi competenti del Ministero della marina mercantile devono esaminare nel suo complesso perché porta alla rovina una parte notevole di contribuenti italiani, aumenta la disoccupazione dei lavoratori del mare e, quindi, il disagio del nostro paese.

Quanto a noi, lavoratori portuali, quando ci si domanda di ridurre le tariffe di sbarco ed imbarco delle merci trasportate dalle navi minori, e quanto ai lavoratori del mare, quando si domanda loro di rivedere il contratto stipulato tra la « Fin » e i piccoli armatori, teniamo a precisare questo: nel primo caso, senza diminuire la tariffa nazionale, i lavoratori dei porti hanno sempre preso in considerazione la questione della diminuzione dei costi di sbarco ed imbarco di tutte le merci dette povere, trasportate con i mezzi del « navalpiccolo »; e non c'è porto, dalla Sardegna alla Liguria, dal Veneto alle Puglie, che non abbia tale trattamento. I lavoratori portuali sono comprensivi di questa necessità e sono solidali con chi oggi ha più bisogno dell'aiuto delle forze del lavoro; gli stessi marittimi, malgrado vantino un contratto stipulato tra la loro federazione e l'associazione degli armatori, nella stragrande maggioranza dei casi, non hanno fatto valere questo contratto, si sono imbarcati a condizioni particolari e hanno accettato le proposte dei loro armatori, pur di incrementare un traffico tanto necessario al paese. Ora, spetta anche agli altri compiere questo sacrificio, se sacrificio si può chiamare; ma noi chiediamo che sia nominata una commissione di competenti in materia perché bisogna uscire dalla situazione in cui si trova oggi il « navalpiccolo », perché risolvere una simile situazione risponde non solo all'interesse dei singoli piccoli armatori, ma soprattutto all'interesse dell'economia nazionale.

Onorevoli colleghi, perché siamo sostenitori delle società sovvenzionate? È evidente che i tre quarti di questo bilancio sono assorbiti dalle società sovvenzionate le quali però costantemente, ad ogni momento può dirsi, rendono importantissimi servizi al nostro paese ed alla sua economia.

Direttamente o indirettamente lo Stato controlla le società sovvenzionate, interviene nella loro amministrazione e può garantirsi una politica economica onesta e adeguata ai bisogni e alle necessità della nazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

I liberi armatori, invece, sono padroni di agire come meglio credono e sfuggono continuamente al controllo dello Stato. Essi si rivolgono allo Stato — salvo lodevoli eccezioni — quando hanno bisogno dello Stato.

Ecco perchè siamo sostenitori delle società sovvenzionate che in qualsiasi momento possono rispondere all'appello della nazione. Bisogna però cercare di dare ad esse una maggiore efficienza. La più grande società di navigazione, l'« Italia », ormai non sta chiedendo più nulla allo Stato, perchè ha istituito nuove linee, ha modernizzato le sue navi, fa un considerevole traffico di merci e di passeggeri e a bordo ha instaurato un modo di vivere rispondente alle esigenze della moderna navigazione degna di tal nome.

Passeggeri di ogni nazionalità non disdegnano di attraversare i mari su queste nostre navi perchè trovano a bordo di esse personale all'altezza dei propri compiti, sia esso di bassa forza o di stato maggiore, e trovano tutti quei conforti che così lunghi viaggi richiedono.

Bisogna potenziare — ripeto — queste società perchè implicitamente si possa smantellare la vergognosa ed ignobile manovra che anche qui è stata denunciata, l'indegna manovra delle famose navi panamensi o argentine, i cui proprietari sono « italianissimi » e solo con tale bassa manovra riescono a sfuggire ai loro doveri verso la nazione, accumulando ogni giorno guadagni veramente esosi.

Anche il traffico dei passeggeri apporta considerevoli benefici all'economia del paese, e pertanto lo Stato deve fare tutto quanto è possibile perchè queste quattro società si sviluppino in modo da poter sostenere qualsiasi concorrenza, e in modo da smantellare le manovre di coloro che traggono illeciti profitti speculando con bandiere di altro colore.

Molte volte si è parlato del problema della pesca in quest'aula; ma è un problema che mai si è affrontato a fondo, e mai si è definitivamente risolto. Anzi, noi leggiamo nell'attuale bilancio che sono stati depennati i 10 milioni destinati al potenziamento, al miglioramento e al controllo della pesca.

Il profano che avesse in mano oggi lo stampato del bilancio, vedendo soppressa questa voce, sarebbe autorizzato a credere che in Italia il problema della pesca è stato superato così bene, che non v'è più bisogno

nemmeno dell'intervento statale, sia pure con la misera somma di 10 milioni. Sembra, dunque, che il ministro della marina mercantile (non certamente l'onorevole Simolini che da poco presiede il dicastero) abbia preso alla lettera la critica che si fece da questi banchi l'anno scorso a questa voce, per cui si affermò che, trattandosi di una somma così irrisoria, sarebbe stato bene e più serio non includerla nel bilancio. Ci ha presi, dunque, alla lettera e la somma così stanziata è stata tolta dal bilancio.

Naturalmente, i profani di tale problema sono numerosissimi nel nostro paese, e anche nel Parlamento, e tutti allora supporranno che detto problema sia risolto e che in questo settore tutto vada bene. Invece le cose non vanno affatto bene, anzi, vanno male.

Ultimamente si è parlato di un progetto per effettuare un tipo di pesca speciale nei mari glaciali.

Ora, questa iniziativa trova molte difficoltà per essere attuata, e noi invece siamo ardenti sostenitori di questo progetto, perchè potrebbe dare un notevole incremento all'industria navale, all'assorbimento di considerevole mano d'opera, e ad un traffico rilevante e redditizio, in mari dove da dozzine di anni lavorano i paesi scandinavi, la Russia, la stessa America e infine altri paesi dell'Europa. Noi ci auguriamo che tale progetto possa essere immediatamente attuato e trovi il maggiore incoraggiamento da parte dello Stato, anche perchè potrebbe permettere di portare la nostra bandiera in mari dove non ci siamo mai sognati fino ad oggi di arrivare.

Sempre in tema di pesca, non perchè sono livornese, né perchè a Livorno vi è la sede centrale, voglio parlare della « Genepesca ». La stragrande maggioranza degli italiani, e forse anche dei membri del Parlamento, non conoscono questa società che ha sede a Livorno, la quale è risorta da un cumulo di macerie, e dalla totale devastazione che subì nel recente conflitto bellico, risorta nelle sue costruzioni, più moderna e più attrezzata, più ampia e più tecnicamente preparata per il lavoro che si propone e per le attività che sta sviluppando. Questa società possiede anche unità navali da pesca, che vanno oltre i nostri mari per cercare il pane per i nostri lavoratori e per migliorare l'economia del nostro paese. Questa società, dunque, dovrebbe avere tutta l'attenzione del nostro Governo, perchè è una azienda talmente vasta nelle sue fasi di attività, che merita somma considerazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI.

JACOPONI. Dalle costruzioni navali, dal notevole impiego di mano d'opera degli equipaggi, dai suoi impianti, dai suoi edifici, dalla sua attrezzatura moderna, scientifica, per la lavorazione e la conservazione del pesce, per i suoi spacci diretti tra produttore e consumatore si deduce tutta l'importanza che riveste e nel campo della pesca e nel campo della nostra economia, per cui è doveroso che il Governo la sostenga e l'aiuti, specialmente nella fase di sviluppo, prima di vederla condannata a strette limitazioni di attività o a dannose riduzioni della sua efficienza.

Orbene, incrementare lo sviluppo della « Genepesca » vuol dire creare anche pescatori di valore, perché anche oggi alcune di queste unità sono obbligate ad assumere una aliquota di marinai pescatori delle coste bretoni e normanne, quando si tratta di andare a pescare nei mari del nord. Ora, noi abbiamo tutto l'interesse di creare questa mano d'opera che si specializzi nel nostro paese, in modo da darci maggiori possibilità in questa attività. Lo Stato, poi, non spenderebbe inutilmente i suoi soldi se si facessero dei corti metraggi propagandistici, capaci di seguire le unità ed i marittimi della « Genepesca » nelle loro faticose ed intelligenti manovre di pesca, sin nei luoghi di produzione, perché centinaia di migliaia di italiani ed italiane vedano come si pesca, come si lavora il pesce, come si procede alla sua conservazione e alla sua distribuzione, e perché in molte zone e regioni d'Italia dell'interno possano conoscere questo prodotto; perché anche in città — ove mancano gli spacci « Genepesca » — della Calabria, delle Puglie, della Toscana, dell'Emilia, del Piemonte, della Lombardia e del Veneto possano arrivare ad acquistare questo prodotto sano, buonissimo che costa poco e che ha tutta una serie di proprietà che altri prodotti forse non hanno.

Ma se si parla della « Genepesca » si dice invece una cosa ignorata per moltissima gente; io spero quindi che il Governo prenda in considerazione tale problema, perché è di interesse diretto del nostro paese, in modo che il cavaliere del lavoro signor Avezzano amministratore delegato della società, il quale ha ricevuto una serie di promesse anche da uomini di Governo, probabilmente mai mantenute, nella sua opera faticosa ed intelligente, possa essere aiutato da chi di ragione, poiché da tali aiuti potrebbero sorgere nuove possibilità di impiegare altre centinaia di

lavoratori e di lavoratrici in una attività così importante.

E poiché siamo in tema di pesca, ricorderò che l'anno scorso parlammo di una convenzione con la Jugoslavia, convenzione che doveva consentire ai pescatori italiani di andare a pescare sulle coste jugoslave. Ci volevano, mi pare, 750 milioni per poter stipulare questa convenzione, ed il Governo, invece, disse ai pescatori: se volete andare a pescare laggiù dovete versare voi stessi questi 750 milioni. Infatti le capitanerie dell'Adriatico mandarono disposizioni a tutti coloro che volevano partecipare a questa pesca nel senso che dovevano versare la somma di 1.200.000 lire a fondo perduto. Non si doveva richiedere ai poveri pescatori affamati, disoccupati, in preda alla miseria il contributo di queste 1.200.000 lire per barca, che certamente non avevano! Bastava aumentare il prezzo del pesce di 3-4 lire il chilo perché in pochi mesi si fossero realizzati i 750 milioni che la Jugoslavia chiedeva. Ora, a che punto siamo? Siamo al punto che i pescatori italiani affamati devono tentare la pesca di frodo nelle acque territoriali jugoslave e rischiano l'arresto, le bastonate, e la morte, come recentemente è avvenuto. Anzi, noi che abbiamo un ministro degli esteri « tanto capace nel realizzare convenzioni convenienti per il nostro paese » (*sic!*) pensavamo che tale convenzione avrebbe realizzato non solo con la Jugoslavia, ma anche con i paesi delle coste africane, per quelle zone dove comunemente si dice che per poter prendere un secchio d'acqua in mare bisogna prima allontanare i pesci. Ma questi problemi non interessano, non si vedono, non si affrontano con la accortezza con cui meriterebbero d'essere affrontati. E allora rimaniamo alla pesca locale: pescatori che non hanno una convenzione, che non hanno alcun particolare trattamento economico; pescatori che dalla mattina alla sera sono obbligati ad affrontare le vie del mare, così: se riescono, riescono, e se ritornano a vuoto, tutto grava a loro carico. Non c'è una legge che fissi il diritto agli assegni familiari, che fissi il diritto alla pensione a questa povera gente, il diritto alla assicurazione e alle provvidenze che lo Stato ha il dovere di sancire in favore di questa gente, che è gente nostra, che vive del proprio lavoro e che contribuisce, del resto, al rinsanguamento dell'economia del nostro paese, portando a terra prezioso alimento alle nostre famiglie.

In questi giorni si dice, nientemeno, che la pesca dovrebbe essere demandata alla

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

direzione del Ministero dell'agricoltura. È chiaro: se è sorto il miracolo che i pesci nascono sugli alberi o sono un prodotto da seminare per le foreste, è bene che il ministro dell'agricoltura prenda allora in considerazione il problema della pesca. Ma il problema della pesca è un problema essenzialmente marinaro. Il Ministero della marina mercantile è il solo competente in materia e deve restare tale anche ufficialmente, non solo di nome: la pesca, però, non deve restare alle dipendenze del Ministero della marina mercantile abbandonata a se stessa. Bisogna invece cercare di incoraggiarla e di aiutarla in tutte le maniere.

Si è parlato della ricostruzione di tutti i motopescherecci perduti per fatti bellici. Mentre si è provveduto ad aiutare i ricchi e grandi armatori, che avevano moltissime altre risorse, ancora si discute se per quel contratto relativo alla costruzione di motopescherecci sia giusto che lo Stato intervenga; passano mesi e mesi, questa gente non si vede ancora indennizzata delle perdite, e non può riattivare questa sua attività per dare al nostro mercato il pesce richiesto e per assicurarsi migliori condizioni di vita. Quindi, il ministro della marina mercantile, il Governo tutto devono vedere questi problemi e li devono vedere con la mente intesa a risolverli, perchè sono di interesse collettivo.

Che si può dire dell'attuale tentativo dei signori liberi armatori d'Italia, i quali domandano la cessazione dell'avvicendamento marinaro a bordo delle navi? Se fosse approvato il criterio di farla finita con l'avvicendamento, tanti e tanti lavoratori si troverebbero sulla strada senza speranza di poter essere reimbarcati. I lavoratori del mare stanno, invece, con largo spirito di solidarietà, dividendo fra loro il magro pezzo di pane che possono guadagnarsi, perchè, dopo 12 mesi di navigazione, senza recriminare, scendono a terra in modo che altri lavoratori marittimi possano andare a loro posto a bordo, per guadagnare un po' di pane per loro e le proprie famiglie.

Ma, se dovesse essere abolito il sistema dell'avvicendamento, se un marittimo trova che la minestra è cattiva, che il pane è immangiabile, dovrà trangugiare ugualmente il suo magro boccone e non potrà lamentarsi, poichè altrimenti sarà segnalato come turbolento e sovversivo e, al primo porto, sarà sbarcato senza possibilità di essere reimbarcato. Togliere l'avvicendamento significherebbe, quindi, adottare una forma di schiavismo, con la naturale conseguenza di

mettere totalmente alla mercé degli armatori — anche di quelli senza alcuno scrupolo — l'intera categoria dei lavoratori del mare.

Noi non possiamo, dunque, aderire ad un tale progetto che sarebbe ingiusto, e che ci obbligherebbe a ricorrere a quelle forme di agitazione che tanto sono deprecate dalla stampa cosiddetta benpensante. Auguriamoci, quindi, che l'onorevole ministro della marina mercantile — noi, anzi, lo crediamo — non vorrà consentire l'introduzione di un tale metodo per la compilazione dei ruoli di bordo.

Il segretario della federazione lavoratori del mare parla della disoccupazione di questi lavoratori e annuncia sempre le solite tre cause generatrici di tanta disoccupazione; ma un'altra delle cause fondamentali è che un tempo disponevamo di un più largo tonnellaggio di vapori di linea, i quali assorbono molto più personale di quelli da carico. Inoltre, i nostri 4 milioni di tonnellate di naviglio erano più distribuiti tra grandi e piccole navi: una nave di 5 mila tonnellate imbarca tanto personale quanto ne imbarca una nave di 10 mila. Adesso, invece, con le *liberty* che stazzano tutte almeno 10 mila tonnellate, si riduce l'assorbimento della mano d'opera marittima. È un problema doloroso questo, e di difficile soluzione.

Ognuno di noi lo comprende; ma, nella misura in cui noi riusciremo a potenziare la marina mercantile, soprattutto quella di linea, potremo venire più largamente incontro al problema della disoccupazione in questo settore.

Per quanto concerne la protesta continua del presidente fondatore della « Garibaldi », vi è questo da dire. Independentemente da come ognuno di noi giudica la « Garibaldi », il suo statuto, il suo modo di essere amministrata (chi la considera un fattore sociale notevolmente sviluppato ed un fattore di progresso, e chi la considera una calamità per la marina italiana), se la cooperativa Garibaldi è stata lesa nei suoi interessi ed è stata colpita nei suoi diritti, ha ragione di essere indennizzata, allo stesso titolo con cui vengono indennizzati i liberi armatori, in modo da far sì che quelle opere che attendono questi fondi possano essere iniziate, per accrescere quelle unità tanto indispensabili alla economia del nostro paese.

Pensioni dei marittimi. In questa aula ormai su questo problema ne abbiamo udite di tutti i colori, e dal punto di vista sociale, e da quello emotivo, patetico, sentimentale, umano e religioso. Si è, insomma, discusso

molto su questo problema. Immaginate, onorevoli colleghi, il marittimo che sta per raggiungere i limiti di età per andare in pensione: con quale terrore egli pensa al giorno in cui — dopo che tutta la sua vita è stata dedicata alla nazione — saprà che verrà messo a terra e che dovrà vivere, anzi morire, con una pensione di miseria, di fame che lo porterà certamente più presto alla tomba, vivendo gli ultimi anni della sua vita fra angustie di ogni genere!

Ha ragione, quindi, la federazione del mare quando reclama che almeno gli arretrati siano corrisposti a questi poveri vecchi lavoratori italiani che tanto hanno dato al paese, e che sono costantemente dimenticati. Si sono date medaglie a tutti, si sono fatte menzioni di alto onore per ogni categoria di lavoratori. Ad ogni nave, ad ogni battaglione che ha affrontato il nemico è stato riconosciuto l'alto dovere compiuto; ma ancora non si è detta una parola per coloro che hanno vissuto la tragedia più grande della nostra gente! Le insidie della furia del mare, degli speronamenti dei sommergibili, dei mitragliamenti degli aereoplani; la morte di questi uomini bruciati o affogati: questa è stata la tragica situazione dei lavoratori del mare d'Italia! Tuttavia, in una guerra che era quella che era, questi lavoratori del mare approvvigionarono le nostre popolazioni, spesso trovandosi in difficili situazioni. Essi compirono indescrivibili atti di valore che nessuno ricorda; ed ora il loro letto è il fondo del mare, mentre coloro che hanno avuto la fortuna di sopravvivere, quando reclamano il diritto alla pensione, si trovano di fronte a mille cavilli, e ancora attendono giustizia.

Nella relazione dell'onorevole Angelini si è parlato in modo abbastanza chiaro in merito alla ricostruzione dei porti. In effetti, bisogna riconoscere che per moltissimi porti la ricostruzione è stata fatta; almeno per il 90 per cento dei casi. Inoltre, in quasi tutti i porti d'Italia, sono stati introdotti nuovi mezzi economici per un più celere carico e scarico delle navi.

Però, il porto di Livorno, è ancora assai indietro, rispetto agli altri, con le opere di ricostruzione.

E ciò non basta. A parte le opere di ricostruzione, vi sono delle opere che devono essere messe in funzione. Per esempio, nel porto di Livorno, una nave di 10 mila tonnellate deve fare sosta nell'avamposto, per le operazioni di « allibo »: si tratta di una operazione che viene notevolmente ad aggravare le spese di scarica. Naturalmente si darà, poi, la

colpa ai lavoratori portuali dicendo che le loro tariffe sono troppo alte, ma la verità è che non si pensa a compiere quelle opere che sono necessarie e che allevierebbero le spese anche nel porto di Livorno.

Collegato a questi problemi è, poi, l'altro relativo alla introduzione dei mezzi meccanici, che noi salutiamo con vivo compiacimento, perché modernizza il lavoro ed accelera vantaggiosamente l'opera di carico e scarico d'ogni nave. Ma danneggia considerevolmente i lavoratori, aumentandone la disoccupazione. I ministri farebbero bene a studiare con molto impegno questo problema di natura sociale. Invece, sino ad oggi, si constata che essi conducono la loro opera in senso addirittura inverso. Per esempio, l'ex ministro Corbellini ha voluto persino superare gli infausti Volpi e Ciano concedendo agli industriali del porto di Marghera la facoltà di sbarcare le materie colà destinate con loro personale per la durata di 15 anni, mentre quei ministri fascisti avevano limitato la concessione a 10 anni. Sarebbe augurabile che il ministro Simonini riesaminasse questa concessione, adottando misure riparatrici e riconcedendo ai lavoratori del porto di Venezia il diritto di andare a lavorare anche in quello di Marghera.

GIACCI. Voi volete distruggere quel poco che si è ottenuto.

JACOPONI. Noi non vogliamo rovinare niente; noi siamo andati a Marghera per discutere con gli industriali circa la risoluzione di questo problema, che deve essere visto in funzione collettiva. Noi discuteremo anch'è con i lavoratori di Marghera, ma è necessaria una correzione a quel provvedimento. Non bisogna fare come il ministro Corbellini che, senza chiedere alcun parere, sorpassando la competenza di ogni comitato, emise cerveloticamente quel decreto che toglie il diritto ai lavoratori portuali di Venezia di scaricare le merci nella zona di loro competenza, e che quindi priva del pane le loro famiglie.

Proprio in questi giorni è stata presentata al Senato dal senatore Menghi — non si sa per conto di chi — un proposta intesa ad introdurre nuovi sistemi nei porti allo scopo di indebolire, se non liquidare, le compagnie portuali. Una proposta di tal genere, se accolta, verrebbe a creare una situazione di maggiore miseria e di maggiore turbamento nei porti italiani. Nonostante che i ruoli portuali siano attualmente carichi di manodopera, nonostante che tale manodopera sia di gran lunga superiore alle necessità, il senatore Menghi propone che si dia il diritto

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

ad altri di andare a lavorare nei porti. Ci auguriamo che il Senato non accetti una proposta di questo genere, altrimenti avverrebbero cose sgradevoli in ogni porto d'Italia, tali da far riflettere anche i più riottosi e i più duri a comprendere questa questione. Maggiore assistenza occorre per i porti; bisogna tener presente che il porto è un'attrezzatura vitale della nazione e, se non altro, di quella città o di quella provincia. Ma, invece, anche quest'anno si sono diminuite lire 4.600.000 dal fondo assistenza ai lavoratori portuali, i quali vengono a trovarsi in condizioni di maggiore difficoltà con l'attuale diminuzione del traffico. Proprio nel momento in cui chiediamo che lo stanziamento di questa somma venga raddoppiato, lo vediamo diminuire di 5 milioni, e non si sa con quale criterio!

Lo stesso dicasi per gli uffici portuali del lavoro: sono stati infatti diminuite 4.400.000 lire per le spese di questi uffici, mentre per il funzionamento di questi 26 uffici occorrerebbero almeno 50 milioni!

Pertanto, poiché ad essi è conferita una lira e cinquanta di rivalsa su ogni tonnellata imbarcata o sbarcata, noi chiediamo che tale misura sia portata da 1,50 ad almeno 3 lire, onde dare modo agli uffici portuali (che non sono organi operai, ma organi della marina mercantile, delle capitanerie di porto) di funzionare con quella accuratezza che è indispensabile a questi organi, vitali per la disciplina e il lavoro in tutti i porti d'Italia.

Dalla relazione del collega onorevole Angelini appare, infine, che l'onorevole ministro per la marina mercantile ha intenzione di riformare l'attuale ordinamento dei servizi della marina mercantile. Noi non sappiamo quale sarà il criterio che l'onorevole ministro vorrà adottare per riformare tali servizi; ma ci si augura di tutto cuore che questa riforma avvenga sulla base di necessità contingenti, sulla base di necessità inerenti al potenziamento di tutti i servizi della marina mercantile e dei porti d'Italia. L'onorevole ministro ha il potere e le possibilità di far ciò, poiché i collaboratori non mancano al Ministero della marina mercantile: vi sono colà uomini di grandi doti morali e professionali, uomini che conoscono a perfezione il funzionamento della marina mercantile e di tutti i suoi servizi. Non voglio far nomi per tema di cadere in parzialità; ma è certo che al Ministero della marina mercantile vi sono uomini che, ricevendo direttive dal ministro, potranno elaborare — d'accordo col ministro stesso — tutta una serie di riforme intese a migliorare tutto ciò che noi continuamente criticiamo. Si

tratta, infatti, di funzionari meritevoli della lode dell'intero Parlamento, poiché a qualunque ora del giorno si trovano al loro posto, pronti a dare soddisfazione perfino nelle ore della tarda sera. Quindi, con una compagine di lavoratori di questo genere, molte cose sono possibili.

Non so, però, se sia problema di potere o di volere. A mio avviso, onorevole ministro e onorevoli colleghi, il problema è di indirizzo politico; e, fino a che la marina mercantile d'Italia sarà succube degli interessi della marina mercantile americana o di altri paesi capitalisti e imperialisti, noi potremo continuare a chiamarla la Cenerentola di tutto il mondo. Quindi è l'indirizzo politico in queste cose che deve essere mutato, senza di che ogni riforma e ogni proposta cammineranno sulle sabbie mobili e gli interessi economici della nazione, unitamente ai suoi grandi bisogni, si ingorgheranno in questo vasto e profondo mare del quale parliamo.

Noi, naturalmente, non possiamo approvare un tale bilancio, ma ci auguriamo solo che si possano prendere tutte quelle misure e tutte quelle decisioni atte a ridare alla nostra marina mercantile e ai nostri porti il loro potenziale che corrisponda alle attuali esigenze del traffico su scala nazionale ed internazionale. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Seguono nelle iscrizioni a parlare gli onorevoli Petrucci e Perrone-Capano. Non essendo presenti, si intende che vi abbiano rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Giavi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la grave crisi che travaglia attualmente l'armamento minore, che tanti preziosi servizi ha reso all'economia del paese durante il conflitto e nell'immediato dopoguerra;

ritenuta la necessità di rimuovere rapidamente le cause di carattere permanente e transitorio che determinano tale crisi con gravissimo disagio dei 20.000 marittimi impiegati nel traffico di piccolo cabotaggio,

invita il Governo

ad assumere tutti i necessari provvedimenti ed in particolare:

1°) a favorire la riduzione del tonneggio globale attualmente esistente allo scopo di adeguarlo alle reali possibilità di impiego offerte dalla situazione generale dei traffici marittimi; e ciò mediante compenso forfettario

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

da corrispondersi per ogni tonnellata di naviglio antiquato demolito, o di contributi speciali da concedersi ai piccoli armatori che, individualmente o in consorzio fra di loro, provvedano alla demolizione di naviglio antiquato per ricostruire navi moderne di tonnellaggio più elevato;

2°) ad intervenire perché settori tradizionalmente riservati al traffico di piccolo cabotaggio e nei quali questo può ancora svolgersi con carattere di funzionalità ed economicità, non gli siano invece artificiosamente sottratti per essere affidati a mezzi di trasporto per loro natura destinati o destinabili ad altri impieghi ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

GIACCI. Desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei trasporti su alcuni dei problemi che interessano, o, per meglio dire, affliggono un importante settore dei traffici, e più precisamente quello affidato alle aziende municipalizzate.

Attualmente queste aziende gestiscono una settantina di reti autofilotramviarie e di navigazione interna, urbane ed extraurbane, con uno sviluppo di circa 3.500 chilometri. Provvedono annualmente al trasporto di quasi 3 miliardi di passeggeri e danno occupazione permanente a quasi 50.000 lavoratori. Lo sviluppo in superficie dei nostri maggiori centri urbani ha tolto a questi servizi il carattere di « comodità » per attribuir loro, rispetto alla grande maggioranza degli utenti, quello di una inderogabile « necessità ». E non è esagerato affermare che, per la entità dei capitali impiegati, il numero dei dipendenti, e la particolare natura delle esigenze cui essa soddisfa, l'industria municipalizzata dei trasporti occupa oggi uno dei primissimi posti nella vita produttiva della nazione.

Sono note a tutti le finalità, d'ordine tecnico e sociale, cui si ispira l'istituto della municipalizzazione: fornire alla collettività il servizio più efficiente al minor costo possibile.

Prima della guerra, pur nel pieno rispetto di questa finalità, l'assunzione da parte dei comuni dei servizi pubblici di trasporto non rappresentava generalmente un cattivo affare. Quasi tutti i bilanci delle aziende chiudevano in pareggio o con margini di attivo che potevano esser volti ad incrementare la loro consistenza patrimoniale o la efficienza dei servizi.

Dopo la guerra la situazione è profondamente mutata. Gli eventi bellici hanno

causato distruzioni che, in alcuni casi, si sono estese fino all'80 per cento degli impianti. Una valutazione molto prudente ci permette di far ascendere ad almeno 18 miliardi, in moneta attuale, l'ammontare dei danni subiti dai vari complessi aziendali.

A questo stato di cose ha fatto riscontro, negli ultimi anni, una aumentata richiesta di prestazioni, connessa a nuove esigenze di sviluppo urbanistico.

E questa situazione, già dominata da elementi così contrastanti, è stata aggravata dall'impossibilità in cui sono venute a trovarsi le aziende di far ricorso alle loro normali fonti di finanziamento, ossia alle casse dei comuni, a loro volta esauste o paurosamente deficitarie. Quando, poi, si aggiungano le conseguenze di una esuberanza, almeno iniziale, di mano d'opera e il blocco delle tariffe, si ha il quadro completo delle cause delle difficoltà in cui si dibattono ancor oggi le maggiori aziende municipalizzate.

In realtà, cause identiche od analoghe hanno operato anche in altri settori dell'industria. La differenza consiste in ciò: che lo Stato ha dimostrato per i problemi del settore di cui parliamo un disinteresse in netto contrasto coi numerosi interventi effettuati in altri settori, e particolarmente in quello dei trasporti pubblici in concessione diretta dello Stato.

Prima della guerra problemi di carattere finanziario, nei rapporti fra Stato e aziende municipalizzate di trasporto, non esistevano.

La circostanza che queste aziende esercitano in prevalenza la loro attività nell'ambito territoriale di singoli comuni, e non derivano quindi la loro concessione dallo Stato, apparve motivo sufficiente per escluderle dalle sovvenzioni praticate ad altri servizi di pubblico trasporto di concessione statale. D'altra parte i bilanci delle aziende municipalizzate sono, in certo qual senso, inseriti in quelli dei comuni che ne hanno la proprietà e sono per legge tenuti ad integrare l'eventuale *deficit* al modo stesso che godono gli eventuali utili. È chiaro, tuttavia, che queste considerazioni e queste circostanze divenivano automaticamente inoperanti nel momento in cui, a seguito degli eventi bellici, i bilanci dei maggiori comuni entrarono in fase acuta di dissesto e si palesarono insufficienti a soddisfare le necessità di ricostruzione e di sviluppo delle aziende.

Fin da questo momento le finalità di interesse collettivo delle aziende municipalizzate avrebbero dovuto prendere il sopravvento su ogni considerazione di carattere

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

giuridico od amministrativo, ed era legittimo attendersi che il Governo prendesse provvedimenti atti a fronteggiare la grave crisi che stava abbattendosi sulle aziende e minacciava di scuotere le stesse basi dell'istituto della municipalizzazione.

Invece, nulla di tutto ciò. Al posto delle invocate provvidenze, le aziende dovettero subire decisioni che, se l'ipotesi non apparisse inverosimile ed assurda, ben potremmo definire come atti di vera e propria ostilità. Tale appare, ad esempio, il provvedimento con cui, tre anni fa, il Ministero degli interni decise di non ammettere al beneficio dell'integrazione statale quella parte dei bilanci comunali che riguardava il *deficit* di esercizio delle aziende municipalizzate. E questo proprio nel momento in cui, per le circostanze sopra ricordate, le condizioni di esercizio erano divenute straordinariamente pesanti e, dal canto suo, il Ministero dei trasporti si adoperava attivamente in soccorso dei concessionari privati, oberati da identiche difficoltà.

A questo disinteresse totale per i problemi dell'esercizio fa riscontro una indifferenza quasi assoluta per quelli della ricostruzione e dello sviluppo.

La legge 14 giugno 1949, n. 410, riflettente il « concorso dello Stato per la riattivazione dei pubblici servizi in concessione », prevede all'articolo 3 un contributo statale fino al 50 per cento delle spese che i comuni e le province debbono affrontare per la ricostruzione, la riparazione e la sostituzione degli impianti danneggiati dalla guerra. Ma, purtroppo, questa legge non è sostenuta da stanziamenti sufficienti.

Su 10 miliardi complessivamente stanziati, e ripartiti nei due esercizi 1949-50 e 1950-51, solo due, per dichiarazioni del Ministero dei trasporti, avrebbero dovuto essere riservati alle aziende di proprietà dei comuni e delle province, in confronto agli 8 da attribuirsi ai concessionari privati.

Tuttavia, da notizie avute risulterebbe che le aziende comunali e provinciali non beneficavano in concreto nemmeno di questa somma, corrispondente a poco più del 10 per cento dei danni subiti. È, in ogni caso, da deplorare che le assegnazioni da parte del Ministero avvengano presso che clandestinamente e senza un programma preventivamente dibattuto e concordato con gli organismi interessati, quando esiste in Italia una federazione delle aziende municipalizzate di trasporto, aderente alla Confederazione della municipalizzazione, organo tecni-

co-sindacale che, al di sopra di ogni distinzione geografica o ideologica, riunisce in blocco solidale e compatto tutte le aziende di proprietà dei comuni e delle province. Ciò per quanto riguarda la ricostruzione. Per quanto riguarda, invece, i problemi dello sviluppo, tutte le provvidenze si riassumono nell'articolo 2 del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487, secondo il quale lo Stato si assumeva l'onere di un contributo del 3 per cento per quattro anni sull'interesse di mutui contratti dalle aziende municipalizzate per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile. E ciò sempreché l'ammontare di tali mutui non sorpassasse complessivamente gli otto miliardi.

Trattasi, quindi, di un contributo di un miliardo ripartito in quattro esercizi. Aiuto veramente irrisorio, di fronte alle enormi reali necessità delle aziende.

Tuttavia anche questa legge rimase inoperante. Era, infatti, ben difficile che aziende, che il mancato tempestivo interessamento del Governo aveva contribuito a porre in condizioni di virtuale dissesto, potessero attingere 8 miliardi alle normali fonti di credito bancario, quando la garanzia dello Stato si limitava ad un modesto contributo sugli interessi e per soli 4 anni. A ciò si aggiunga la renitenza degli istituti bancari a concedere larghi fidi ad aziende di carattere pubblico, di fronte alle quali si suppone debbano spuntarsi le armi che la legge pone nelle mani del creditore contro il debitore moroso.

Per queste ragioni tutte, o quasi, le richieste di mutuo presentate dalle singole aziende ebbero esito negativo e i 250 milioni stanziati sul bilancio dell'esercizio in corso rimasero inutilizzati. Forti di questa esperienza, le aziende chiesero ulteriori provvedimenti: o che lo Stato prestasse garanzie sussidiarie per l'intero capitale mutuato, o quanto meno intervenisse per stimolare aperture di credito a lungo termine presso quegli istituti che, come l'I. M. I., il Consorzio opere pubbliche, l'Istituto per il credito ad imprese di pubblica utilità, ecc., annoverano operazioni del genere tra le loro finalità statuarie. È doloroso dover constatare come nessuna di queste richieste abbia avuto fortuna. In presenza di ciò è lecito chiedersi in virtù di quale miracolo, senza aiuto da parte dello Stato e con soccorsi molto stentati da parte dei comuni, la maggior parte di queste aziende si sia decisamente avviata verso il pareggio dei suoi bilanci di esercizio, e si sia posta all'avanguardia nell'opera di ricostruzione del patrimonio nazionale.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Spiegare questo miracolo significherebbe rifare la storia di tutti gli espedienti e di tutti i ripieghi cui le singole amministrazioni aziendali hanno dovuto ricorrere per ottenere, spesso a tasso molto elevato, anticipazioni e prefinanziamenti sugli importi che, per legge, sono loro dovuti dai comuni e dallo Stato. Ma, nella realtà economica, anche i miracoli hanno il loro prezzo e, nel caso specifico, questo prezzo è indicato dai bilanci aziendali sotto la voce « interessi passivi ». Non vi sorprenda apprendere che in taluni bilanci questa voce rappresenta da sola la metà del *deficit* di esercizio !

A questo punto un altro, pressante interrogativo viene spontaneo alle labbra: fino a quando, onorevole ministro, per il disinteresse o l'indifferenza del Governo, le aziende municipalizzate di trasporto saranno mantenute in questo stato di inferiorità rispetto ad altre industrie, anche similari ? L'istituto della municipalizzazione non è più oggi il risultato di una particolare visione dei rapporti economici e sociali, oggi esso è patrimonio comune a tutte le grandi correnti di pensiero che regolano la vita democratica del nostro paese. Anche in questo dopoguerra la municipalizzazione ha vittoriosamente superato la prova e le aziende municipalizzate di trasporto, che operano in un settore particolarmente critico, non sono state seconde ad alcuno per prontezza di iniziative e rilevanza di risultati.

D'altro lato, esse adempiono, nel campo delle comunicazioni urbane ed extra-urbane, alle stesse funzioni ed agli stessi scopi che lo Stato persegue direttamente, e con sufficiente larghezza di mezzi, nel campo delle comunicazioni ferroviarie.

Può, dunque, sembrare eccessiva la richiesta che, nel quadro di una politica generale dei trasporti, si inserisca un capitolo dedicato a una politica della municipalizzazione ?

Può sembrare eccessiva la richiesta che il Governo assicuri all'industria municipalizzata dei trasporti un trattamento non inferiore a quello praticato nei confronti di altre industrie meno importanti ed a carattere privatistico, o la richiesta che il Governo assista i comuni nell'adempimento dei loro obblighi verso le aziende, ossia verso la collettività dei cittadini ?

Onorevole ministro, io non pretendo una risposta immediata a questi interrogativi. I problemi della municipalizzazione sono vari e complessi, ed ammettono molteplicità di soluzioni che, fortunatamente, non implicano

sempre e necessariamente un onere o un intervento diretto da parte dello Stato.

Chiedo soltanto che questi problemi comincino ad essere dibattuti con sufficiente ampiezza e serenità, che all'indifferenza o all'ostilità da parte di alcuni organi ministeriali subentri un interessamento fattivo e comprensivo, che nei contrasti che spesso insorgono tra aziende municipalizzate e aziende private di trasporto in tema di assegnazioni, di contributi, di concessioni si abbia sempre chiara coscienza che il potenziamento e l'estensione dei servizi municipalizzati di trasporto rappresentano un passo in avanti sulla via del progresso tecnico e del benessere collettivo.

Se a questi indirizzi si aggiungeranno provvedimenti immediati diretti a rendere operante la legislazione esistente, e a modificarla od estenderla ove occorra, la crisi che attualmente affligge le aziende municipalizzate sarà rapidamente superata, ed i traguardi segnati dalla necessità di corrispondere alle esigenze dello sviluppo urbanistico, e di assicurare alla enorme massa degli utenti mezzi economici di trasporto sempre più veloci, frequenti e confortevoli, saranno presto raggiunti.

Illustrerò ora il mio ordine del giorno a favore del piccolo armamento. Mi è noto l'interessamento che l'onorevole ministro della marina mercantile dedica da tempo a questa materia. Parlando a colleghi, che sono certamente informati quanto me della situazione, ritengo superfluo illustrare le benemeritenze che il piccolo armamento ha acquistato in questo ultimo decennio per i servizi resi alla nazione durante la guerra e nell'immediato dopoguerra e per l'entità dei sacrifici sopportati, che si riassumono in una sola cifra: il 75 per cento delle navi perdute.

Ritengo anche superfluo fare rilevare l'importanza che il piccolo armamento riveste anche nel campo sociale, in quanto dà vita a circa 20 mila lavoratori, ad un terzo cioè della nostra marineria.

Per quanto riguarda le cause della crisi gravissima, a voi ben nota, abbattutasi in questo settore, mi limiterò ad osservare che alcune di esse sono di carattere permanente, altre sono dovute ad elementi di mera contingenza. Di carattere permanente è indubbiamente la esuberanza del tonnellaggio, attualmente esistente rispetto alle possibilità di impiego, offerte dalla situazione generale dei traffici marittimi. Di natura contingente sono deviazioni operate sulle correnti di traffico, che normalmente confluiscono verso

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

la marina di piccolo cabotaggio, da fattori in parte transitori e in parte artificiosi. Parlo, ad esempio, della concorrenza che fanno le ferrovie le cui tariffe non sono ancora sufficientemente rivalutate; parlo della concorrenza fatta troppo a buon mercato, cioè a spese della collettività, dalle linee sovvenzionate dallo Stato; parlo, infine, di certi fenomeni di invadenza che si verificano da parte dell'armamento maggiore in settori in cui il piccolo armamento può ancora utilmente esplicare la propria funzione.

Per raggiungere una soluzione definitiva della crisi, evidentemente dobbiamo mirare ad eliminare anzitutto le cause di natura permanente, e precisamente l'esuberanza del tonnello esistente, proporzionandola alle possibilità di impiego remunerativo. Al riguardo gli organismi sindacali di categoria hanno da tempo presentato al Ministero due proposte: una riguarda un contributo forfettario a tonnello, per favorire la demolizione dell'aliquota di naviglio più antiquata o meno rispondente ai requisiti oggi richiesti; l'altra abbina questa proposta alla eventuale ricostruzione — in proporzioni da determinarsi — di naviglio di medio tonnello, soprattutto di navi sulle mille tonnellate, che sarebbero particolarmente adatte ai traffici mediterranei, e verrebbero a colmare la lacuna esistente al riguardo nel complesso della nostra attrezzatura marinara.

Queste proposte non debbono sembrare strane. Qui bisogna seguire una politica diametralmente opposta a quella seguita nel campo dell'armamento maggiore: trattandosi di una crisi di esuberanza di tonnello, lungi dal favorire le costruzioni — come avveniva in base all'articolo 26 della legge Saragat — è necessario stimolare le demolizioni.

Ambedue le proposte presentate dal piccolo armamento meritano seria considerazione e, possibilmente, accoglimento da parte del Governo. La prima non arreca gravi oneri allo Stato perchè con mezzo miliardo, da ripartire in vari esercizi, si potrebbero demo-

lire tutte le unità inferiori alle 150 tonnellate e con più di 10 anni di vita.

Per quanto riguarda l'onere che importerebbe la seconda proposta, evidentemente non è possibile precisarlo perchè si tratta di una proposta che finora è stata ventilata soltanto nelle sue linee generali. Ad ogni modo — e questo dipenderà dagli accordi che potranno intervenire con gli organismi interessati — non credo che questo onere debba preoccupare il ministro della marina e quello del tesoro, tanto più che esistono ancora dei fondi rimasti inutilizzati nell'attuazione dell'articolo 26 della legge Saragat. Tali fondi potrebbero, cambiando destinazione, essere adibiti a questo scopo.

Spero pertanto che l'onorevole ministro della marina mercantile vorrà darmi favorevoli assicurazioni sulle richieste elencate nel mio ordine del giorno, anche nel senso di un più attivo intervento — quale è sicuramente nei voti e nei propositi del ministro — per garantire una adeguata protezione al naviglio minore ed al piccolo armamento nei settori in cui operano quelle cause anomale e di pura congiuntura cui prima accennavo. Solo in tal modo potremo vedere tra breve codesto settore allineato nell'opera e nei risultati di normalizzazione e di ricostruzione che abbiamo ottenuto in altri campi della nostra vita economica, e questi 20 mila lavoratori, che oggi conoscono — sia detto senza retorica — solo il duro pane del sacrificio potranno finalmente riaprire i loro cuori alla speranza e conseguire quel modesto benessere che non può essere loro negato. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato al pomeriggio.

La seduta termina alle 13,55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI