

CDLXXX.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 31 MAGGIO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LEONE E DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		Disegno di legge (Presentazione):	
PRESIDENTE	18933	D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i> . . .	18943
Proposta di legge (Annunzio):		PRESIDENTE	18943
PRESIDENTE	18934	Disegni e proposte di legge (Approva-	
Domanda di autorizzazione a procedere		zione da parte di Commissioni in sede	
in giudizio (Annunzio):		legislativa):	
PRESIDENTE	18934	PRESIDENTE	18954
Votazione segreta del disegno di legge:		Disegno di legge (Non approvazione da parte	
Autorizzazione di spese straordinarie del		di Commissione in sede legislativa):	
Ministero della difesa da effettuare		PRESIDENTE	18955
nell'esercizio finanziario dal 1° luglio		Per lo svolgimento di una proposta di	
1949 al 30 giugno 1950 » (1215) . . .	18934	inchiesta parlamentare e di una	
PRESIDENTE	18934, 18943, 18953	interpellanza:	
Disegni di legge (Seguito della discussione):		PERRONE CAPANO	18970
Stato di previsione della spesa del Mini-		PRESIDENTE	18970
stero dei trasporti per l'esercizio fi-		VIOLA	18970
nanziario 1950-51 (1063). — Stato		CAPPI	18970
di previsione della spesa del Ministero		MATTEUCCI	18971
delle poste e delle telecomunicazioni		Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):	
per l'esercizio finanziario 1950-51		PRESIDENTE	18971
(1064). — Stato di previsione della			
spesa del Ministero della marina mer-			
cantile per l'esercizio finanziario 1950-			
1951 (1220).	18934		
PRESIDENTE	18934		
SERBANDINI	18934		
ORLANDO	18943		
POLANO	18955		
LIGUORI	18964		

La seduta comincia alle 16.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Girolami.
(È concesso).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza una proposta di legge d'iniziativa dei deputati Turchi, Bruno, Quintieri, Ghislandi e Dami:

« Indennità di funzione ai sindaci e agli assessori comunali » (1319).

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

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Scotti Francesco, per il reato di cui agli articoli 81 e 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione continuata a mezzo della stampa) (Doc. II, n. 199).

Sarà stampata e trasmessa alla Commissione competente.

Votazione segreta di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (1215) (Approvato dal Senato).

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Avverto che le urne rimarranno aperte e che si proseguirà intanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

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

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

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

SERBANDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi prenderò anch'io il gusto amaro di rileggere qui le cifre del bilancio della marina mercantile, contrapponendo al loro squallore le complesse denominazioni che si leggono accanto, e soprattutto le « voci » che mancano e che pure rappresentano la vita per intere categorie di cittadini — marittimi, operai e tecnici dei cantieri portuali, pescatori — si può dire per tutta l'economia nazionale, legata come essa è fundamentalmente ai traffici marittimi.

Altri colleghi hanno riferito quelle cifre, hanno fatto quei raffronti. Ne è derivato in questa Camera e nell'altro ramo del Parlamento e in tutti i settori un giudizio unanime: quello che il relatore Angelini ha espresso in sede di Commissione dei trasporti allorché ha detto — cito testualmente le sue parole —: « il bilancio della marina mercantile è sempre più miserabile »; e con più cauto linguaggio, nella relazione scritta, dove ha definito « impressionante » « la esiguità dei fondi messi a disposizione del Ministero della marina mercantile in relazione ai compiti, ecc. ecc. », e « inadeguati » i fondi stessi « perchè possa ritenersi assicurata » persino (il « persino » è mio) « una normale attività di pura e semplice amministrazione ».

Non diversamente il relatore del Senato, Tommasini, ha scritto: « Stato di previsione che possiamo definire ben misero », e ha concluso la relazione denunciando il pericolo che in questo modo si lasci in retaggio alle giovani generazioni « il triste spettacolo di porti inattivi e silenti, di cantieri smantellati e di bandiere non più battenti le rotte di tutti i mari ma custodite nei cofani dei nostri musei ».

Lo stesso giudizio negativo corre in tutti gli interventi, da Salerno a Giulietti, al senatore Lanzetta, il quale ha dichiarato: « Il dicastero della marina mercantile è posto in condizioni di non poter funzionare »; da Ruggeri a Ducci, che da un tale bilancio hanno tratto la convinzione che « s'intende smobilitare il Ministero della marina mercantile », a Cappa — anche lui — che ha chiamato la marina mercantile « Cenerentola dell'economia italiana » e « stremato » il bilancio (cavandosela con lo scaricare la colpa su una pretesa « incomprendione e disinteresse dell'opinione pubblica »); fino allo stesso ministro Simonini che al Senato ha dovuto dare atto che tutti gli interventi avevano messo in rilievo l'importanza dei problemi attuali della marina mercantile e l'inadeguatezza del bilancio.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

A questo punto, onorevoli colleghi, l'unico atteggiamento conseguente e democratico (e mi rivolgo particolarmente ai colleghi della Commissione trasporti) è quello di invitare la Camera a votare contro. Voi, colleghi della maggioranza, non lo farete, perchè per ora in voi prevalgono certe necessità politiche generali: prevalgono di fronte allo squallore fallimentare di questo bilancio, di fronte all'aspirazione che anche voi mostrate di sentire ad una differente politica marinara, di cui già nei vostri interventi avete delineato alcune caratteristiche, ma che è condizionata essa stessa ad una differente politica generale. Voi non lo farete; ma resta, come un punto fermo e concorde della discussione, il giudizio negativo di questo bilancio: misero o miserabile, squallido, fallimentare.

Stabilito questo, mi pare che dobbiamo chiederci: è per un caso che siamo arrivati ad un simile bilancio? ad una simile situazione della marina mercantile? Cappa, come abbiamo visto, dà la colpa all'opinione pubblica e fa circolare barzellette circa la competenza marinara dei suoi successori: Saragat e lei, onorevole Simonini. Ma mi pare che se vogliamo seriamente esaminare la questione, non possiamo non riconoscere, nel bilancio che abbiamo davanti, le conseguenze della politica svolta dai grandi gruppi armatoriali privati e insieme le conseguenze della pressione straniera, esercitata nello stesso senso.

La politica che i gruppi armatoriali italiani hanno svolto dalla fine della guerra in poi, anche quando non è arrivata alle forme più sfacciate delle navi messe sotto bandiera panamense, ha teso essenzialmente a facili — anche se momentanee — speculazioni, andando dietro con navi di bassa qualità a contingenze favorevoli dei noli in determinati settori, come per esempio nel periodo in cui i passaggi degli emigranti in Argentina venivano trafficati a borsa nera e compiuti in condizioni spesso bestiali. Per il resto, gli armatori italiani hanno mirato a vivacchiare, ad arrangiarsi, con l'unica preoccupazione di evitare qualsiasi rischio. Nessuna iniziativa, nessun programma di ripresa che cercasse l'utile nella soddisfazione delle esigenze generali del paese.

Ma la cosa più grave è che i gruppi armatoriali non soltanto non hanno fatto una politica nazionale, ma si sono sforzati di impedire che altri la facesse, conducendo una lotta accanita per l'eliminazione della Finmare, che poteva essere lo strumento di una politica marinara svolta in senso nazionale. E non è che essi volessero o vogliono gestire

i servizi regolari di linea che alla Finmare sono affidati e che, nella situazione attuale, il più delle volte non forniscono utili allettanti; ma l'eliminazione della Finmare permette di imporre allo Stato, quando lo si voglia, i propri servizi a condizioni ricattatorie. Inoltre i signori armatori preferiscono, in fondo, che i servizi di linea siano tenuti da flotte straniere in quanto queste, toccando esclusivamente i porti principali, lasciano ad essi i traffici complementari, dove rifugiarsi come in una «tela a mulino» tra una speculazione e l'altra.

Naturalmente, non sempre il giuoco è riuscito agli armatori, anche perchè fra di loro si sono inseriti nel dopoguerra armatori improvvisati, che qualche volta sono rimasti vittime delle loro stesse speculazioni. Comunque, il piano era questo, questa la linea ispiratrice della politica dell'armamento privato.

Nello stesso senso hanno agito le pressioni straniere, soprattutto dell'America e dell'Inghilterra. È noto che l'America si propone il predominio mondiale anche nel settore della marina mercantile e che l'Inghilterra considera la supremazia sulle rotte dell'Egitto, India, Australia, Estremo Oriente — sulle quali potremmo farle concorrenza — come indispensabile a sostenere il suo dominio pericolante.

Ebbene, come si è esercitata questa pressione? Prima di tutto saturandoci di *Liberty*. In quest'aula abbiamo avuto più volte occasione di dimostrare come l'America si sia disfatta di queste navi costruite in periodo di guerra e definite dagli americani stessi «navi per un viaggio». Un significativo riconoscimento ci viene ora dalla relazione dell'onorevole Angelini, là dove egli richiama l'attenzione sul tipo di pagamento delle *Liberty*, obbligatoriamente differito in 17 rate annuali. Il relatore osserva che tale termine è stato concordato ad esclusivo beneficio del venditore. A me sembra che questa osservazione sia profondamente giusta e rivelatrice della particolare «generosità» americana verso di noi nel concederci le *Liberty* in misura così larga da evitare che ci dedicassimo alla costruzione di navi di qualità e a condizioni tali da costringerci per 17 anni a tenere in esercizio queste navi scadenti sulle rotte sulle quali potevamo minacciare la flotta americana.

Allo stesso scopo mira l'offerta straniera di navi vecchie o comunque superate sugli scali. Son venuti qui dei colleghi a dire che queste navi costano poco. Certamente, poiché

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

si tratta di un *dumping* verso il quale corre l'armamento privato italiano, e verso il quale lo Stato stesso, attraverso le esenzioni fiscali (e questa è la cosa più scandalosa!) indirizza gli armatori privati.

Sia con le *Liberty*, che con le navi scadenti offerte a basso prezzo, America e Inghilterra hanno voluto distrarre gli investimenti italiani dalla costruzione di naviglio di qualità, di cui sarebbe pericolosa la concorrenza; hanno voluto rendere antieconomica la gestione italiana delle linee internazionali. Il fatto è che la ricostruzione della marina mercantile italiana — come dice la relazione — è avvenuta per l'80 per cento con vecchie navi acquistate all'estero!

In terzo senso si è esercitata la pressione straniera, attraverso l'opposizione al cosiddetto piano Cappa-Saragat. Noi denunciavamo a suo tempo (e fummo smentiti dal Governo, ma i fatti ci dettero conferma), denunciavamo il veto alla costruzione della seconda nave da 25 mila tonnellate destinata all'Ansaldo, veto posto dagli Americani che temevano la concorrenza di questa coppia di buone navi italiane sulla rotta Genova-New York. Pare che adesso la questione sia superata e che la nave si farà, ma se il veto è stato tolto è perché ci adatteremo ad un *pool* di cui gli americani si sono assicurati il predominio.

Non abbiamo saputo mai con chiarezza come siano andate le cose, ma certamente altri ostacoli americani ci sono stati a che i fondi E. R. P. andassero alla realizzazione del piano Cappa-Saragat.

In quarto luogo, la pressione straniera si è esercitata attraverso le *Conferences*, in cui si entra formalmente a parità di condizioni, ma quando si hanno navi come le abbiamo noi, inidonee soprattutto per velocità, si subisce la parità delle tariffe (rinunciando a fare concorrenza in questo alle navi inglesi), e si resta in condizioni di svantaggio di fronte al predominio tecnico e politico degli inglesi che s'impongono agli esportatori.

Io non mi dilungo in esempi. Citerò il caso della *Vivaldi* che sulla rotta dell'Australia viene raggiunta da una nave inglese, partita due giorni dopo; la nave inglese si accosta alla *Vivaldi* e domanda ai passeggeri se desiderano farsi portare la posta in Australia; dove arriva, sosta, riparte e incontra la *Vivaldi* ancora in viaggio. Nelle *Conferences* le nostre navi non hanno garanzia nemmeno per il settore nazionale, cosicché per esempio nel 1948-49 la juta trasportata dall'India per i nostri jufifici è arrivata tutta su navi inglesi e olandesi.

E infine c'è il vincolo dell'impiego di navi americane per il 50 per cento delle merci trasportate nel quadro del piano Marshall.

Mi pare che questi siano i cinque mezzi fondamentali attraverso i quali si è esercitata la pressione straniera, con effetti analoghi a quelli provocati dalla politica dei grossi armatori italiani. Costoro hanno teso essenzialmente alla speculazione immediata e momentanea e a una politica che ho chiamato complementare, abdicando ai loro compiti nazionali, al ruolo che l'Italia aveva di potenza marittima. La politica di tipo coloniale imposta dagli americani e dagli inglesi ha agito nello stesso senso. Quale è stata la conclusione? Mancata ricostituzione di un naviglio di linea efficiente, cantieri senza lavoro, immiserimento, invecchiamento, degradazione della nostra marina al ruolo basso in cui essa è caduta.

La situazione attuale della marina mercantile è l'effetto di questo processo. E se siamo di fronte ad un bilancio così miserabile è perché vi è stata questa politica dell'armamento privato italiano, è perché vi è stata questa politica dell'America e dell'Inghilterra, questa pressione straniera subita dal nostro Governo.

L'onorevole Cappa, che si lamenta del posto di « Cenerentola » della marina italiana, che cosa ha fatto quando era ministro? Ha fatto la politica dei grossi armatori, che ho definito antinazionale. Una politica che dal loro punto di vista poteva anche essere giustificabile, ma non è giustificabile che il ministro e il Governo l'abbiano favorita, l'abbiano fatta propria. Non solo Cappa, e prima di lui Aldisio, non hanno provveduto al potenziamento della nostra marina di linea, ma hanno studiato ed elaborato un progetto per liquidare la marina dello Stato, secondo le aspirazioni dell'armamento privato.

Oggi Cappa al Senato respinge l'accusa di essere contro la Finmare; ma ai primi del 1947 fu egli a mostrare ai rappresentanti del personale della società Finmare il piano di liquidazione che aveva preparato.

Se, poi, il progetto non è diventato realtà, è perché in Italia non vi sono solo Cappa e Aldisio, ma altre forze. Però l'azione governativa di Cappa è stata questa. E la stessa azione è stata condotta per le *Liberty*, nel senso voluto dall'America e dai gruppi armatoriali privati.

Vi è stato un « piano Cappa » di nuove costruzioni, ma come altra volta abbiamo denunciato, si è trattato di costruzioni in Italia, anche con sacrifici dello Stato, per

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

conto di marinerie straniere concorrenti. Non vogliamo dire con questo che non si debba costruire per gli stranieri: tutt'altro; ma in quella situazione, mentre ci saturavamo di *Liberty*, i nostri cantieri costruivano per la Turchia e la Grecia quelle navi che oggi ci battono sulle rotte dell'Adriatico; costruivano per l'Egitto quelle navi che oggi ci portano via il traffico del cotone; per l'Argentina quelle belle navi che oggi fanno concorrenza alla società « Italia ».

Finalmente si è arrivati alla cosiddetta legge Saragat, per la costruzione di navi di qualità. Ma questo piano di 260 mila tonnellate ha avuto la sorte che avremo poi modo di riferire, perchè il Governo ha subito la non collaborazione dei grossi armatori, ha subito la pressione straniera, il ricatto straniero, ed invece di passare a far costruire dalla Finmare il tonneggio non coperto, ha permesso che si perdesse il tempo che si è perduto. E nel frattempo ha favorito il sabotaggio armatoriale concedendo scandalose esenzioni fiscali per gli acquisti all'estero.

Tutto questo dimostra che esiste una responsabilità governativa. Mi dispiace che non sia qui il collega Salerno, che ha dato una significativa testimonianza di questa responsabilità nel suo intervento dell'altro giorno. Curioso intervento, perchè è parso che al collega Salerno sia bastato uscire dai banchi ministeriali su cui sedeva fino a qualche tempo fa come sottosegretario della marina mercantile per vedere chiaro nei problemi marinari. Ma significativo intervento, perchè alla domanda che si poneva: « voi mi direte perchè io non ho fatto questo », l'onorevole Salerno rispondeva indirettamente nel corso del suo intervento insistendo sul fatto che la politica del ministro della marina non è solo la sua, ma quella del ministro della industria, del commercio estero, soprattutto del tesoro, ecc. L'onorevole Salerno ha ragione. La responsabilità è del Governo nel suo complesso, è del Governo che, anche in questo settore, dimostra di far sua la politica antinazionale dei gruppi capitalistici italiani e stranieri.

Onorevoli colleghi, all'atteggiamento governativo (e qui passo alla seconda parte, costruttiva — se così si può dire — del mio intervento, dopo la prima parte polemica), all'atteggiamento governativo non contrapporrò, per ora, le proposte serie, concrete, realizzabili che da quattro anni a questa parte hanno fatto i consigli di gestione dei cantieri, le commissioni interne delle compagnie di navigazione, che del resto, ho già

altre volte citato, quando discutemmo la legge Saragat. Ma voglio rilevare che già qui, in questa Camera e in modo particolare nella Commissione dei trasporti, più o meno esplicitamente — per la difficoltà dei colleghi della maggioranza di assumere posizioni critiche — alcune necessità fondamentali e alcuni criteri per risolverle sono stati delineati, e su di essi si è stabilito un accordo fra di noi. Di ciò il Governo non ha tenuto conto, come non ha tenuto conto dei nostri ordini del giorno e delle nostre richieste. Ma questo rientra nel particolare concetto che il Governo dell'onorevole De Gasperi ha della democrazia e della funzione del Parlamento. Resta comunque il fatto che quasi concordemente sono stati affermati determinati criteri, per lo meno nella nostra Commissione, criteri a cui avrebbe dovuto ispirarsi l'attività governativa.

Primo: uscire dal contingente e dal provvisorio (sono parole dell'onorevole Salerno, ma sono anche parole dell'onorevole Pertusio, e un po' di tutti gli onorevoli colleghi della Commissione trasporti) per impostare un programma vasto di ripresa (qui cito l'onorevole Angelini e la sua relazione dell'anno scorso), seguendo una linea ricostruttiva di politica marinara basata sulle esigenze dell'economia nazionale. Questo è il primo punto su cui vi è stato un accordo completo fra noi.

Secondo punto — e anche qui cito l'onorevole Angelini, e addirittura il titolo che egli ha dato a una sua raccolta di interventi parlamentari sulla marina mercantile: *Due traguardi insieme*. D'accordo: due traguardi insieme per questa politica vasta di ripresa: dar lavoro ai cantieri e costruire navi di qualità, che sono necessarie alla nostra marina.

Mi pare che questi siano precisi punti d'accordo tra i colleghi della Commissione dei trasporti. Ma l'accordo arriva più in là. Circa i cantieri: noi tutti non ci adattiamo a pensare che questo capitale tecnico di maestranze, di attrezzature, di impianti, di esperienza e di capacità, grande e glorioso capitale, vanto dell'Italia, debba andare distrutto. Noi non ci adattiamo alla tesi di quella commissione inglese venuta a Genova a proporci la costruzione dell'intera legge Saragat in Inghilterra, offrendoci in compenso di acquistare i garofani di Sanremo.

Non ci adattiamo a questo, anche se la politica governativa porta appunto allo smantellamento dei cantieri, come risulta anche dai giornali di oggi.

C'è il costo maggiore rispetto all'estero. Falsità e inesattezze continuano a essere dette

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

a questo proposito. Ma nella nostra Commissione, nella nostra Camera, si è arrivati a riconoscere le ragioni effettive e a far giustizia delle interessate menzogne. Leggo nella relazione Angelini che oggi almeno i due terzi dei cantieri « nulla hanno da invidiare dal punto di vista tecnico e tanto meno per il valore delle maestranze ai migliori cantieri esteri ».

Questo è un altro punto fermo, chiaro. Forse non era così chiaro l'anno scorso. Per la recente costruzione a tempo di primato nei cantieri di Monfalcone della *Giulio Cesare* si è parlato di miracolo. E restando alle cifre risulta che la media di giornate lavorative per tonnellata-scafo è quella internazionale. Quali sono, allora, le ragioni della differenza di costo? Le ha indicate nella sua relazione l'onorevole Angelini — e anche qui esiste l'accordo —: il costo del ferro e il carico di lavoro. Sul costo del ferro è inutile soffermarci lungamente, perché non è questa la sede. Il problema è che in Italia il ferro costa il doppio di quanto costa fuori e che il consumo medio di ferro per ogni italiano è meno della metà della media europea. Voi vedete quale conferma trovi anche qui il piano della Confederazione del lavoro. È un problema di incremento dei consumi, è un problema — tecnicamente risolvibile — di produrre il doppio a metà costo. Ma, come dicevo, non è tanto su questo che possiamo operare in sede di bilancio della marina mercantile, quanto sul secondo elemento, il carico di lavoro, che dipende dal fatto che s'imposti o no una politica marinara nazionale ricostruttiva. Nel dopoguerra i nostri cantieri hanno lavorato per un decimo e fino a due decimi della loro capacità. Il fatto è che si è comprato dall'estero e non si è costruito in Italia: questa è la ragione fondamentale del rialzo dei costi. Si tratta, dunque, di dare lavoro ai cantieri, di dare una mole di lavoro tale che le spese generali vengano divise, consentendo una diminuzione dei costi e mettendo tra l'altro i cantieri in condizione di poter avere commesse dall'estero.

Anche su questo c'è accordo tra noi.

Circa la necessità di costruire navi di qualità, sappiamo tutti da che cosa deriva l'attuale situazione. Il 90 per cento della nostra flotta è stato distrutto dalla guerra. La ricostituzione non è avvenuta nel settore delle navi di qualità, dove stiamo non molto meglio dell'immediato dopoguerra. È per questa grave deficienza che siamo passati dal sesto posto ad uno degli ultimi posti tra le nazioni marinare. Dall'80 per cento la

percentuale di presenza della nostra bandiera nei porti del Mediterraneo, e particolarmente nei porti italiani, è scesa al 25 per cento, ed oggi perdiamo, mi pare, quattro miliardi e mezzo di noli all'anno perché le nostre navi, di bassa qualità, non possono effettuare certi traffici essenziali per noi e debbono abbandonarli alle navi straniere.

C'è pieno accordo su questa analisi della situazione e perfino sulla cifra delle navi che si dovrebbero costruire: un milione di tonnellate. E c'è accordo anche sulla necessità fondamentale, come dicevamo, di farle costruire nei cantieri italiani, con un adeguato intervento dello Stato.

Vedo con piacere che ci si avvicina ad un accordo con l'onorevole Salerno anche su un altro punto, quello che noi sostenemmo all'epoca della discussione della legge Saragat: che lo Stato dia, sì, i contributi necessari, ma assumendo delle garanzie, assumendo una contropartita. Il collega Salerno l'altro giorno si è dichiarato d'accordo dopo l'esperienza dei mesi scorsi con questa tesi, che l'articolo da noi allora proposto precisava nel modo seguente: « I contributi di cui... comportano l'impegno da parte del costruttore di una adeguata razionalizzazione dell'attrezzatura del cantiere costruttore che ne aumenti il rendimento tecnico economico. Comportano in pari tempo la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite in una misura corrispondente all'entità dei contributi stessi onde assicurarne la destinazione agli scopi previsti », cioè alle esigenze dell'economia nazionale.

Come vedete, vi ho citato una serie di criteri concordemente affermati, di proposte, di posizioni, anche su problemi particolari, che già costituiscono, si può dire, una linea definita di accordo nella stessa Camera, una linea di politica marinara ricostruttiva che il Governo ha voluto ignorare.

Quali sono le esigenze della economia nazionale, a cui più volte ci siamo richiamati? La vita della grande, come della piccola industria italiana, la vita dell'artigianato, la vita stessa dell'agricoltura, dipendono dall'importazione regolare e continua delle materie prime, dall'esportazione altrettanto regolare e continua dei prodotti lavorati. Se aggiungiamo l'emigrazione e il turismo, abbiamo un complesso imponente di traffici indispensabili, che avvengono per il 70 per cento via mare.

Perciò la condizione essenziale per la ricostruzione e lo sviluppo della nostra economia, è dare respiro alla politica dei traffici marittimi, potenziare la marina mercantile attraverso

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

so servizi di linea efficienti, tenuti da navi idonee per tonnellaggio, velocità, regolarità di scali, così come accade per le ferrovie, concependo cioè questi servizi come servizi di pubblica utilità.

Mi sono soffermato su questo, onorevoli colleghi, per arrivare a porre una domanda, ed è la domanda che tocca il punto sul quale ancora vi è da discutere fra noi. Voglio dire: ha dimostrato l'armamento privato di tenere conto di queste esigenze nazionali sulle quali tutti siamo d'accordo, di queste esigenze fondamentali da cui dipende la vita e lo sviluppo della nostra economia?

Da quanto ho detto finora risulta che l'armamento privato non ha voluto tener conto di queste necessità; ma aggiungerò che non può nella attuale situazione, così come è orientato, tenerne conto.

Oggi i servizi marittimi di linea non sempre sono convenienti, non sempre danno quei vistosi utili immediati che il grosso armatore ricerca. Ma, d'altra parte, comportano una serie di partite invisibili, di partite indirette, di cui l'armatore privato naturalmente non si cura, non può curarsi, ma che sono essenziali per la nostra economia: la continuità, la regolarità e l'efficienza dei servizi di linea, anche quando i noli sono bassi, è essenziale per l'industria affinché possa lavorare, affinché si possa affermare sui mercati stranieri, affinché possa allacciare nuove correnti di scambi; inoltre tale continuità e regolarità è essenziale perché si possa assicurare alla industria turistica un flusso continuo, perché si possano assicurare alla emigrazione condizioni e costi tali da tutelare l'espatrio e mantenere il contatto con la madrepatria. Infine vi è per lo Stato il problema del risparmio dei noli irvaluta pregiata che altrimenti bisogna corrispondere agli stranieri: vi è l'acquisizione dei noli attivi.

E allora voi vedete che, laddove soltanto ci si ispira ad un criterio di speculazione immediata come fa oggi l'armamento privato che non concepisce programmi che vadano al di là dei 10 mesi, e per questo preferisce le navi belle e pronte anche se scadenti che gli offre l'Inghilterra, quando si adotta un programma di questa natura, non si possono soddisfare le esigenze profonde, fondamentali della nostra economia.

La riprova, onorevoli colleghi, l'abbiamo avuta dalla legge Saragat. Ad un certo punto il Governo è arrivato, in ritardo — e questa è stata la prima nostra critica — in modo insufficiente — e questa è stata un'altra nostra critica — senza le garanzie necessarie — e

questa è stata la terza nostra critica, dimostrasi giusta — comunque, è arrivato alla legge per la costruzione di 260 mila tonnellate di navi di qualità.

È una storia edificante quella della legge Saragat. Approvata sulla base di una intesa di tutti e settori — a cui si sottrasse soltanto, nella nostra Commissione, l'onorevole Covelli, autorevole rappresentante dell'armatore Lauro — non bastò questa unità del Parlamento di fronte all'egoismo dei gruppi armatoriali. Furono più forti essi ed imposero la loro « non collaborazione ». Non si può che chiamarla in tale maniera; ed i colleghi che si indignano così di sovente di fronte al fatto che, in certi casi e dentro certi limiti, per particolari agitazioni sindacali, i lavoratori impieghino questo mezzo di lotta, com'è che non si sono indignati e non si indignano di fronte alla sistematica « non collaborazione » dell'armamento italiano, condotta nel dopoguerra di fronte al problema della ricostruzione della marina italiana e, particolarmente, di fronte alla legge Saragat?

Abbiamo dovuto ricorrere a una legge di riammissione in termini, e a una ulteriore legge ortopedica, in cui ogni articolo era fatto correndo dietro alla speranza fatta balenare da qualche armatore, di costruire una nave.

Cosicché la legge è diventata operante solo parzialmente, a distanza di un anno; le 260 mila tonnellate sono diventate 220 mila, di nome, perché finora noi non siamo nemmeno sicuri che le 220 mila tonnellate siano interamente coperte.

Questa legge, che era definita legge-tampone, non ha tamponato più niente, a causa dell'ulteriore ritardo, e dell'aggravata insufficienza di tonnellaggio, a causa — cioè — del sabotaggio degli armatori.

Si dice: gli armatori hanno delle ragioni; c'è stata la caduta dei noli e la svalutazione della sterlina.

In realtà fin dall'inizio, anche prima di tali fenomeni, abbiamo assistito al disinteresse ed alla ostilità dei gruppi armatoriali.

Se un obiettivo ha animato i grandi armatori privati di fronte alla legge Saragat è stato quello di fare in modo che nemmeno la Finmare costruisse. Anche gli armatori sono stati coerenti con la loro linea di condotta, dall'immediato dopoguerra in poi.

Nelle polemiche di stampa hanno protestato per i contributi e per i finanziamenti; però, la vera pressione non l'hanno fatta per avere maggiori agevolazioni e costruire in Italia, ma per ottenere le sterline e le esenzioni fiscali per acquistare all'estero,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Questo li interessa; ma non hanno inteso né intendono mettere a disposizione della ricostituzione di una marina italiana efficiente una parte di quanto hanno accumulato con i traffici della guerra e del dopoguerra, con le *Liberty* e via dicendo.

Per convincersi di ciò basta scorrere l'elenco delle domande e dei nomi degli armatori. Se si tolgono Lauro e Bibolini, con due petroliere di 11.000 tonnellate ciascuna, se si toglie Fazio con una nave che pare non intenda più costruire, se si toglie Corradi con una frigorifera piccolissima, per cui non ha chiesto poi la riammissione, mancano in questo elenco i nomi tradizionali, classici del grosso armamento italiano. Vi sono, invece, molti illustri sconosciuti, nomi di armatori improvvisati: persino un giornalista di Milano e un tale di Reggio Emilia.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Era una nave cisterna per vino: quindi l'autorizzazione poteva essere concessa.

SERBANDINI. Questo conferma che grandi richieste da parte del grosso armamento italiano non vi sono state. Del resto, lo stesso presidente della Confitarma, dottor Costa, ha dato l'esempio non ordinando nemmeno una barchetta e dichiarando che gli armatori italiani, con la legge Saragat, non costruiranno mai.

Questo non significa che nel primo elenco di domande non vi fossero numerosi prestanome, i quali però avevano solo lo scopo di mandare in lungo le cose, di ostacolare le costruzioni anche della Finmare.

Del resto, se facciamo l'esame delle navi che si costruiranno in base alla legge Saragat tolta la metà destinata alla Finmare e le petroliere (di cui già ho parlato) per cui Lauro e Bibolini avevano un contratto a disposizione, che navi abbiamo? È interessante una simile analisi. Vi cito due soli casi, per dimostrare che per quanto riguarda la partecipazione dell'armamento privato questa legge è stata un fallimento e che, come Costa ha annunciato, gli armatori italiani non hanno voluto costruire.

Una posacavi è stata ordinata dai fratelli D'Amico. In realtà è lo Stato che ha bisogno di questa nave, e invece di costruirselo direttamente ne finanzia la costruzione e poi l'affitterà: per cui questi D'Amico non appaiono come armatori ma, tutto al più, come pasacarte. A tale proposito, richiamo l'attenzione del ministro su certi retroscena che credo esistano. Al Muggiano, per esempio, da tre anni resta ferma in cantiere per una serie di

ritardi burocratici e di pretesti una posacavi già regolarmente approvata: il che ha consentito che l'« Italcable » abbia pagato nel frattempo un milione al giorno in valuta pregiata ad una posacavi inglese.

Dietro a episodi come questo, vi saranno indubbiamente speculazioni e affari più o meno puliti; ma che vi sia una politica marinara di ripresa fatta dall'armamento privato non si può certo affermare.

Sono contento che ai cantieri di Pietra Ligure in crisi sia stata affidata la nave ordinata dalla « Sardamare », ma anche qui si tratta di una nave che per concorde parere dei tecnici non potrà essere gestita senza sovvenzioni governative e che farà concorrenza alle navi della « Tirrenia ».

Non si può sfuggire, dunque, a questa constatazione: la metà della legge Saragat destinata all'armamento libero, oltre che solo parzialmente coperta, risulta costituita da navi di secondaria importanza, per alcune delle quali lo Stato avrebbe fatto meglio a provvedere direttamente. La legge Saragat è un esempio. Quale assegnamento possiamo fare sulla libera iniziativa del capitale privato per la ricostruzione della nostra marina?

Gli armatori non vogliono costruire, non hanno interesse a costruire, ma vogliono invece acquistare all'estero. Lo facessero almeno con i loro mezzi: essi pretendono invece agevolazioni fiscali, e il Governo le accorda. Niente di più assurdo. Favorire un *dumping* di cui tocca poi allo Stato italiano pagare le conseguenze. L'onorevole Salerno, pur facendo le sue riserve, ha concluso che si possono ammettere gli acquisti all'estero, purché si tratti di navi efficienti. Però, onovoli colleghi, da quanto abbiamo visto finora, risulta che l'offerta di navi straniere all'armamento italiano tende soprattutto ad imporcì navi vecchie di bassa qualità, che ci impediscano di far concorrenza alle navi della marina inglese o della marina americana.

È vero che adesso si trovano sul mercato inglese anche navi nuove, e precisamente delle petroliere, che saranno consegnate nel primo semestre del 1951. Ma sapete perché le mettono in vendita? Perché l'armamento internazionale — come denuncia un comunicato del consiglio di gestione dei cantieri del Muggiano, che vedo riportato dal *Tirreno* di Livorno — si va orientando in questo momento verso la costruzione di petroliere da 28 mila tonnellate con una velocità di 17 nodi, e allora cerca di liberarsi di navi che pur essendo ancora in costruzione, sono ormai superate.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Si dice: in Inghilterra una nave costa la metà e viene consegnata immediatamente. Ma vi siete mai provati a chiedere ai cantieri inglesi il preventivo per una nave che abbia qualità e caratteristiche per essere gestita in concorrenza sulle linee battute dall'Inghilterra? State certi che sia per data, di consegna che per costo le cose cambierebbero.

Comunque, esiste questo orientamento degli armatori privati a non costruire in Italia e ad acquistare navi all'estero. L'onorevole Angelini, relatore sul bilancio, ha detto che bisogna allettare gli armatori italiani a costruire in Italia.

Onorevole Angelini, mi pare che se noi riflettiamo su questa sua espressione e cerchiamo il modo di concretarla, non troviamo che una soluzione realistica, alla quale il nostro Governo avrebbe dovuto arrivare da tempo: se si deve dare la valuta agli armatori per acquistare all'estero, almeno lo Stato ponga la condizione che una giusta parte della valuta ricavata dai noli, che questi armatori incassano attraverso le navi acquistate, sia impiegata in nuove costruzioni nei cantieri italiani.

È giusto che oggi lo Stato si serva degli strumenti economici che ha a disposizione, come quello del controllo della valuta, per indirizzare la libera iniziativa a tener conto delle esigenze nazionali. A chi gridasse allo scandalo, per il vincolo proposto, ricorderò che in questi giorni la Confederazione degli armatori ha chiesto la concessione di finanziamenti in lire sterline anche per l'acquisto di navi vendute da armatori italiani ad altri armatori italiani, col vincolo di impiego delle lire sterline ricavate dalla vendita in acquisto di navi all'estero. (A questo siamo giunti — osserva il comunicato del consiglio di gestione del Muggiano che ho già citato — a scambiare navi vecchie fra armatori italiani per acquistare altre navi vecchie con le sterline fornite dal Governo italiano, ad un interesse che è un terzo di quello col quale l'I. M. I. ha fornito il finanziamento per la costruzione delle nuove navi in Italia!).

Ebbene, raccogliamo il suggerimento degli armatori, e vincoliamo la concessione delle sterline per l'acquisto di navi straniere alla costruzione di navi di qualità in Italia. Questo è nell'interesse nazionale ed è nell'interesse degli stessi armatori. Diceva giustamente l'onorevole Salerno che ormai il tempo delle « carrette » sta per finire. E se gli armatori si sono abituati alle speculazioni che non vanno al di là dei dieci mesi e la-

sciano invecchiare e degradare la loro flotta e l'intera marina italiana, lo Stato ha il dovere di impostare, come diceva l'onorevole Angelini nella sua relazione, una sana e lungimirante politica marinara. Se oggi non sono lungimiranti gli armatori, lo sia lo Stato e intervenga con il vincolo che ho proposto.

Ma, evidentemente, questo non è che un provvedimento laterale. È necessario rapidamente ricostruire le navi di qualità che ci mancano; è necessario riempire immediatamente il vuoto dei cantieri. La situazione è tragica, sia per la nostra marina, sia per i nostri cantieri: si tratta di stabilire se l'Italia deve abdicare alla sua funzione di nazione marinara e se deve rinunciare ai suoi cantieri. Siamo giunti agli episodi sanguinosi di Marghera: ma la situazione di Marghera è la situazione dei cantieri italiani. Ci avviciniamo a mesi ancora più duri, in cui sarà esaurito l'attuale misero carico di lavoro.

E allora il problema è, come ha detto giustamente l'onorevole Angelini, di un programma di « pronta e sollecita applicazione ». Come vedete, mi sforzo di basare le mie proposte su alcuni punti d'accordo che sono stati stabiliti nella nostra Commissione, richiamando il Governo alla grave responsabilità di non aver tenuto conto della presenza di queste chiare indicazioni comuni.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

SERBANDINI. Si serva lo Stato degli strumenti che ha a disposizione per realizzare con la rapidità necessaria una politica marinara d'interesse nazionale. Quali sono questi strumenti? Da una parte la Finmare, dall'altra parte i cantieri, che per l'80 per cento sono dell'I. R. I.. I consigli di gestione dei cantieri, insieme alle commissioni interne delle compagnie di navigazione, hanno studiato in questi ultimi tempi e presenteranno al prossimo convegno di Milano sul piano della C. G. I. L. e il settore industriale, un programma serio, realizzabile, contenuto in limiti ragionevoli. Essi hanno calcolato che 700.000 sono le tonnellate di cui ha assoluto bisogno la Finmare per i servizi di linea indispensabili al nostro paese; 200.000 le tonnellate attualmente in costruzione; 130.000 le tonnellate ancora utilizzabili. Resta un minimo di 370.000 tonnellate da mettersi subito in costruzione. È un piano particolareggiato anche per quello che riguarda il numero, i tipi, le caratteristiche delle navi da costruire, e la spesa. Circa la quale bisogna tener conto

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

che si metterebbero al lavoro non solo i cantieri ma una serie di industrie collaterali, con un complesso notevole di maestranze disoccupate o in procinto di diventarlo — operai e tecnici, marittimi, ecc. — e che le navi costruite ci permetterebbero di risparmiare i noli che attualmente paghiamo alle flotte straniere e assolverebbero ad urgenti esigenze di vita e di sviluppo della nostra economia. Impegnando i cantieri con un discreto carico di lavoro per un periodo di tre anni e per circa 6 milioni di ore lavorative, si stabilirebbero le condizioni per una riduzione dei costi e quindi si aprirebbe la possibilità di ottenere commesse dall'estero. (A questo proposito richiamiamo il Governo a favorire e non a ostacolare l'applicazione dell'accordo con l'U. R. S. S.).

Il piano per la Finmare proposto dai consigli di gestione contribuirebbe decisamente alla ricostituzione, non più rimandabile, della nostra marina nel settore di qualità e al superamento della crisi cantieristica. Naturalmente, anche qui qualcuno griderà allo scandalo sostenendo che si verrebbero a fare condizioni di privilegio alla Finmare, a danno degli armatori. A prescindere da ogni altra considerazione, c'è il fatto che la Finmare prima della guerra aveva la metà del tonnellaggio nazionale e che oggi, mentre l'armamento privato con i favori dello Stato — vedi *Liberty*, ecc. — ha superato il tonnellaggio anteguerra, alla Finmare manca un milione di tonnellate per arrivare al pareggio. La deficienza della marina italiana rispetto all'anteguerra è una deficienza di tonnellaggio del naviglio di Stato; perciò non si tratta che di fare ciò che l'onorevole Angelini chiede nella sua relazione: la integrale ricostruzione dei mezzi che erano a disposizione della Finmare.

Qualche parola sul progetto di favorire le trasformazioni delle *Liberty*, con contributi statali. Io non credo che dobbiamo connuare ad adattare navi vecchie ed antieconomiche. Guardate cosa fa l'America delle *Liberty*: nella Baia del Sole, presso San Francisco, vi è per chilometri e chilometri un cimitero di *Liberty*.

Sono navi che gli americani ci hanno imposto per impedirci di costruire nuove navi e di far concorrenza alla flotta americana. Non cerchiamo di rabberciarle. Intanto la spesa per applicare il motore Diesel viene calcolata sui 460 milioni...

ANGELINI, *Relatore*. Sono 132 milioni.

SERBANDINI. A me risulta invece che il costo verrebbe ad essere superiore ai 400 milio-

ni, poiché il costo del motore principale, degli elettrogeni e degli ausiliari, viene calcolato sui 230 milioni; per le modifiche del quadrato macchine: 160 milioni, per il montaggio del nuovo motore: 70 milioni. E per ottenere che cosa? Che la velocità aumenti di una o due miglia, restando sempre di gran lunga inferiore alle 18 miglia e più delle nuove navi da carico straniere. Senza contare che il problema non è solo del motore e della velocità in rapporto al tonnellaggio, ma è della robustezza di queste navi, che hanno la carena debole, perdono l'elica, subiscono un'intensa ossidazione per il cattivo acciaio con cui sono costruite. Non facilitiamo ancora con provvedimenti sporadici, contro i quali tutti ci siamo pronunciati (l'onorevole Pertusio e l'onorevole Salerno hanno più volte condannato questa politica dei provvedimenti giorno per giorno) questa cattiva politica che degrada la nostra marina.

L'impostazione giusta è quella che lei stesso, onorevole Angelini, ha indicato in una parte della sua relazione e che impone oggi un rapido programma di costruzioni, utilizzando i mezzi a nostra disposizione: la Finmare ed i cantieri; imponendo d'altra parte un giusto vincolo agli armatori che acquistano navi all'estero perché contribuiscano alla ricostruzione di una marina italiana efficiente.

Siamo partiti dal giudizio negativo che hanno dato tutti i settori su questo bilancio; siamo partiti dal quadro grave della situazione della nostra marina. Forse che in Italia sono perdute le capacità marinare, l'ardimento, l'iniziativa? Io non credo, onorevoli colleghi. In realtà l'hanno perduta, non l'hanno più i gruppi armatoriali italiani. I loro interessi oggi non coincidono con gli interessi della nazione. Lo abbiamo detto: sono interessi di politica complementare, di politica coloniale, di politica di speculazione, di una politica che non va incontro alle esigenze del nostro paese.

Vi sono altre forze, onorevoli colleghi. Vi è la capacità delle maestranze dei cantieri — di cui vi ha parlato l'onorevole Angelini — la capacità dei nostri tecnici, dei nostri marittimi, dei nostri portuali; vi sono le forze dei consigli di gestione, delle commissioni interne, dei comitati tecnici da cui vennero già tre o quattro anni fa le proposte giuste per la ricostruzione della nostra marina e che oggi presentano il piano che qui ho illustrato. Sono forze per ora ancora compresse. È necessario farle partecipare alla soluzione del problema della nostra marina e dei nostri cantieri.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Qui vari colleghi, tra cui l'onorevole Ducci, hanno parlato della necessità del miglioramento della Finmare: siamo d'accordo. Ma anche questo problema lo si risolve solo attraverso un'effettiva partecipazione, un effettivo controllo dei lavoratori interessati.

Così per la riduzione dei costi dei cantieri. Non so fino a che punto possiamo essere tranquilli circa l'entità dei contributi che abbiamo fatto gravare sul contribuente italiano, in base ai costi presentati dagli armatori e dai cantieri in sede di applicazione della legge Saragat. Quei costi, anche nelle attuali condizioni, non potevano essere minori e permettere la costruzione di tutte le 260.000 tonnellate invece di determinare la riduzione a 220 mila? Come risolvere questo scrupolo, questo problema che anche qualcuno di voi si è posto, se non facendo intervenire le forze sane nazionali, le forze del lavoro che possono assicurare il controllo, la difesa degli interessi generali della collettività? Portiamo i lavoratori interessati a dare il loro contributo di esperienza e di capacità nel fissare le caratteristiche delle navi da costruire, nell'impostare una politica di traffici nazionali a largo respiro. Essi vi porterebbero il loro spirito, onorevole Simonini, che è quello di non considerare fatale la situazione di inferiorità in cui oggi si trova l'Italia, di non considerare fatale che vi sia una frattura tra oriente ed occidente e che si possa trafficare soltanto tra l'America e i paesi dell'O. E. C. E.. Giorni fa l'onorevole Togliatti, parlando con Giulietti, ricordava la frase famosa di Colombo « Buscare il levante con il ponente ». Abbiamo dimenticato queste cose, ma sono cose attuali, come Marco Polo e la Cina, oggi che l'importanza e l'urgenza di stabilire traffici mercantili con quel grande paese, apertosi alla libertà e al progresso, è intesa anche da certi paesi capitalisti, anche se non l'intende Sforza, non l'intende il Governo. Ha ragione l'onorevole Salerno: questi sono problemi non solo del Ministero della marina mercantile, sono problemi di responsabilità governativa.

Ebbene, onorevoli colleghi, la partecipazione dei lavoratori porterebbe avanti nelle nuove condizioni storiche le grandi tradizioni marinare italiane e farebbe sì che la immagine fosca contenuta nella relazione al Senato del senatore Tommasini, l'immagine dei porti squallidi, delle bandiere poste nei cofani, dei cantieri smobilitati fosse sostituita dall'immagine di un'Italia che riprende con vigore la sua politica marinara, che innalza sui mari la sua bandiera, sim-

bolo del lavoro italiano, di fraternità con gli altri popoli e di volontà di pace. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Riammissione in servizio degli addetti a ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in concessione, esonerati per motivi politici ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione dei bilanci.

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

ORLANDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi!

Il 26 ottobre del 1948 — dinanzi quest'Assemblea — formulai un voto: che la raggiunta unificazione dei servizi della marina mercantile desse, finalmente, la possibilità di affrontare i numerosi e dibattuti problemi onde risolverli, pur rilevando, dall'analisi delle singole voci dello « stato di previsione » di allora, la misera entità delle somme stanziato al confronto di quelle indispensabili, a mio parere, per realizzare l'urgente e vasto programma.

Ora avrei dovuto impormi di tacere dopo che, in Senato, uomini ben più di me autorevoli hanno già manifestato i loro punti di vista, e dopo che qui dall'obiettiva relazione dell'onorevole Angelini, e dagli efficaci interventi dei colleghi onorevoli Salerno, Giulietti, Ducci, Jacoponi, Serbandini e di quanti altri mi hanno preceduto, si è avuta conferma che debbono essere presi decisivi provvedimenti i quali non ammettono ulteriori remore.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Se oso parlare anch'io è, quindi, soltanto per tentare — nell'espone con assoluta serenità le mie tesi — di adempiere ad un dovere, considerando uno stato di fatto dal 1948 tanto peggiorato da imporre tutta la nostra più appassionata collaborazione.

Non tedierò la Camera scendendo all'esame del bilancio, così come feci, analiticamente, l'altra volta. Pregò, tuttavia, gli onorevoli colleghi di considerare ripetuti oggi i miei rilievi di allora, aggiornandoli con quelli che appaiono — più che dalle parole, dallo spirito — dall'assai pregevole relazione, chiara, ampia e serena, dell'onorevole Angelini, acutamente redatta con encomiabile prudenza ma non sino a poter celare del tutto quell'angoscia che egli, nella sua ben nota sensibilità, con noi sente.

Difatti, bilancio tanto inadeguato alle esigenze da consentire a colleghi di tutti i settori dei due rami del Parlamento di nutrire fondate ansie e, persino, di giungere all'interrogativo posto, con troppa severità, dall'onorevole Ducci: s'intende soffocare l'organizzazione della marina mercantile?

Io, invece, onorevoli colleghi, chiedo ancora una volta, accoratamente ma con fiducia: ci si vuol proporre, ormai, di affrontare, in pienezza, l'impostazione di programmi organici, concreti e coordinati, per attuarli al più presto, nel tempo e con metodo, onde venire incontro alle grandi necessità che, per il nostro paese, sorgono dai propri traffici marittimi?

L'onorevole Salerno — tra le tante cose dette con saggezza, competenza e, talvolta, con appassionato lirismo — ha affermato che è ormai tempo di attuare una politica marinara la quale, abbandonando i problemi contingenti e dell'ora, possa proiettarsi nel futuro; l'onorevole Ducci, sotto aspetti non diversi, ha riaffermato che a quei problemi manca, assolutamente, una linea di politica economica; se a me fosse consentito, vorrei aggiungere che i tentativi frammentari, anche se degni di encomio, non contribuiscono a risolvere, con la dovuta organica continuità, le difficili questioni che si dibattono.

E poiché, onorevoli colleghi, è ben noto che questi punti di vista son da tutti condivisi, così penso che la prima tra le più urgenti realizzazioni debba esser quella dell'ordinamento del Ministero quale organo centrale pilota. Riferendomi a quanto dissi a suo tempo, ed a quanto è stato riconfermato ora, è cosa certa che un insieme così complesso quale quello della marina mercantile ha bisogno, innanzitutto, di una salda spina dorsale la

quale, proprio nel Ministero, sorregga tutto il sistema. Ed ella, onorevole ministro, sa di potersi proporre qualsiasi concreta revisione dell'ordinamento del suo dicastero in quanto i funzionari di ogni categoria che di esso fan parte, con intelligenza, dedizione e laboriosità, affiancano, qui ed in periferia, l'ardua sua quotidiana fatica e son degni di tutto il rispetto.

Augurando che l'ordinamento del Ministero venga senz'altro effettuato, mi si consenta porre una prima domanda: dobbiamo ancora perseguire il sistema invalso dell'integrazione dei bilanci delle società di « preminente interesse nazionale »?

Senza ripetere quanto altri onorevoli colleghi, autorevolmente, han detto, lo stanziamento ancora una volta maggiorato che, per questo titolo, viene esposto nello stato di previsione, ha trovato ampia analisi — espressa e sottintesa — nella chiara disamina dell'onorevole Angelini. La sua angoscia faccio mia, e chiedo non a lei, onorevole ministro, ma a me stesso: sin dove vogliamo giungere? Sin dove possiamo giungere? Il sacrificio che grava, anno per anno, sempre in maggior mole, sul Tesoro (oggi più che quattro miliardi), imposto dalla necessità di attuare i servizi, trova riscontro nella bontà di essi? Son tutte linee alle quali non possiamo né dobbiamo rinunciare, oppure può essere più opportuno diminuire il ritmo negativo di talune per riprenderne altre (ad esempio: quelle del nord Europa) più redditizie e, politicamente, più importanti? Dobbiamo perseguire il proposito di un pagamento « a piè di lista », costi quel che costi, oppure dobbiamo imporci ed imporre l'inverso, cioè un limite insuperabile di spesa, e ad essa adattare i servizi?

A mio avviso questi interrogativi orientano verso una risposta dalla quale non si può e non si deve prescindere: che il costo e l'ordinamento dei servizi marittimi preminenti debbono essere senz'altro rivisti non soltanto onde prevenire ulteriori aggravii, ma, anzi, perché abbiano a pesare assai, assai meno sulla pubblica economia.

Voglio subito avvertire che son d'accordo con l'onorevole Salerno là dove egli ha detto: le nostre società sovvenzionate non hanno demeritato. Ed è per questo che è bene intenderci: se fossimo nel periodo in cui la lira fece aggio sull'oro ed in cui fu possibile la conversione della rendita rimborsando alla pari i portatori di essa, non soltanto sarei per il mantenimento dei servizi odierni, ma per crearne altri, anche se essi, nei primi anni, dovessero costarci più centinaia di milioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Ma, oggi cassa, finanza, e, quindi, bilancio non consentono, purtroppo, confronti con allora; e se non abbiamo pochi milioni per provvedere ad importanti capitoli di spese; se non riusciamo a stanziare qualcosa per la meritevole « fondazione assistenza e rifornimenti pesca »; se non possiamo mettere insieme pochi centesimi, vecchio conio, da porre quale contropartita onde consentire un qualsiasi sgravio fiscale nei settori della marina mercantile, è preciso nostro dovere chiederci: rivedere le sovvenzioni? Diminuire l'onere per « integrazione dei bilanci » attraverso contributi fissi predeterminati? Alleggerire i servizi più onerosi e politicamente meno importanti, dei quali, sia pure con qualche sacrificio, si può e, soprattutto, si deve fare a meno? Migliorare (ed è problema da risolvere d'urgenza) gli sparuti collegamenti con le isole minori? Molti sono i compiti che ella, onorevole ministro, di certo, si propone onde arginare, finalmente, uno stato di fatto che preoccupa sempre più Parlamento e paese; e noi, fiduciosi, attendiamo sentirla in merito.

Venendo al tonnellaggio, lasciamo da parte la quotidiana rievocazione di quel che avevamo e di quel che abbiamo come quantità e qualità. Cifre troppe volte ripetute, le quali, ormai, dovrebbero rappresentare più che ragione di compiacimento, monito: se molto si è fatto, non meno vi è da fare. Soprattutto se dobbiamo prefiggerci l'intento di poter concorrere in dignità — senza imperialismi e « nastri azzurri » — con le marine estere, adeguando i nostri costi di esercizio a quella misura che possa, serenamente, farci acquisire i noli, il cui mercato ed il cui andamento, di carattere internazionale, esulano da quel che può essere ogni nostra tendenza, ogni nostro programma, ogni nostra politica marinara nell'ambito di casa nostra.

È così che appaiono indispensabili nuove costruzioni ed ulteriori acquisti dall'estero.

In quanto a nuove costruzioni è ozioso ripetere che, sotto ogni aspetto, abbiamo la necessità ed il dovere di provvedervi fin dove — al massimo — la pubblica e privata economia possono consentire, determinandoci i modi ed i mezzi per un programma che valga a farci conseguire l'intento. E poiché il problema non è nuovo per noi, così come non è nuovo per nessun'altro Stato marinaro del mondo, tralasciamo l'esame di quelli che sono stati i tentativi, gli esperimenti, le prove da noi e da altri fatti, per tendere, invece, risolutamente, verso una delle due soluzioni realistiche per equilibrare i costi delle nuove costruzioni navali: o un momentaneo, massiccio

ed assai oneroso intervento dello Stato, attraverso il sacrificio di decine di miliardi una volta tanto, nello stesso attimo, oppure una legge di carattere permanente, a lungo respiro, dalla quale non siano sottratti l'intervento economico e l'interessamento morale dello Stato, ed essi attraverso tutta una larga serie di provvidenze, talune anche se modeste, ma che, nel loro complesso, rappresentino forza tale da stimolare l'iniziativa della « Finmare » e degli armatori privati per programmi coordinati, meditati e sicuri da realizzare entro congruo spazio di tempo.

Ho detto: stimolare l'iniziativa della « Finmare » e degli armatori privati. Debbo aggiungere: promuoverla, secondarla, incoraggiarla, proteggerla, garantirla, guidarla.

Sul dilemma da me posto — di certo complesso e, sotto troppi aspetti, angoscioso — i pareri possono essere diversi e, persino, contrastanti, anche se tutti rispettabili.

La mia tendenza è facile intuire sol ricordando che nell'intervento dell'11 dicembre 1948 non manifestai tutto il mio entusiasmo per la soluzione che veniva data al problema attraverso quella che poi fu la legge 8 marzo 1949, n. 75, anche se lealmente riconobbi allora — e riconfermo oggi — che lodevole fu il proposito e nobili le intenzioni che la ispirarono.

Non so cosa ella, onorevole ministro, abbia in animo di attuare; non so quali studi ella abbia predisposti e quali programmi ella nutra. La necessità di un continuo rinnovamento e potenziamento della nostra marina mercantile è invocazione così unanime da non far sorgere dubbi nel senso che qualcosa di molto serio e concreto ella, assai presto, sottoporrà al giudizio del Parlamento ed alla attenzione del paese.

Se confrontiamo quel che han fatto altri Stati, dobbiamo riconoscere che la continuità di sane e larghe provvidenze è valsa a far realizzare flotte mercantili che han tenuto e mantengono primati contro i quali non ci è ancora possibile contrastare. È stato fatto l'esempio della marina norvegese, di quella danese, della giapponese; seguiamo, ora, con particolare attenzione, i programmi in atto della marina germanica dopo gli intenti conseguiti da quelle francese, inglese, americana.

In Italia — e anche questo è assai noto — si sono avuti interventi dello Stato, sempre sporadici e transitori sotto l'assillo dell'attimo, ma senza metodo, senza coesione, senza continuità per un preciso fine da conseguire. Il diagramma rivela punte di largo respiro e, subito dopo, periodi di pauroso oblio. E spero non

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

mi si possa imputare di ammirazione nostalgica di una legge promulgata nel ventennio, se, con onestà ed obiettività, riconosco che essa — del 10 marzo 1938, n. 330 — largamente stimolò le nuove costruzioni e concorse a promuovere, nel tempo, il rinnovamento della nostra flotta mercantile con interventi da parte dello Stato.

Or io sogno che il provvedimento legislativo che ella, onorevole ministro, medita, terrà conto dei noti canoni fondamentali: opere di miglioramento alle navi ottime che già ci appartengono, opere da consentire dopo severe ma sollecite indagini tecniche; provvidenze di carattere fiscale a lungo termine; possibilità di « credito navale » largo, organico e sicuro, quel « credito navale » che (lo ripeto invano dal 1948) può essere il pilastro sul quale poggiare ogni nostro programma; quel « credito navale » nel quale l'onorevole Ducci ha individuato un punto fermo ove coincidono le sue e le mie tesi. Ed ancora: oneri d'interessi contenuti nel minimo possibile, e con intervento dello Stato; facilitazioni doganali per l'introduzione delle materie prime; premi di costruzione; premi di esercizio; tutto un complesso, insomma, che, (come ho detto), opportunamente coordinato, ponga in grado la « Finmare » e gli armatori privati di vedere un domani con fiducia, dando ad essi il modo di poter concretare propositi seri e di poterli seriamente e serenamente attuare.

Peraltro il fatto stesso (come l'onorevole relatore rileva a pagine 17 e 18) che su 42 navi oggi in via di realizzazione in base alla legge Saragat, ne sono state finanziate, sin qui, 10 soltanto, se non dimostra che il finanziamento non funziona o che non lo si vuol concedere, dimostra, di certo, che, quanto meno, funziona con lentezza, frustrando gli intenti della legge. E so che tutto questo all'estenuante groviglio di formalità burocratiche ed al pessimo « sistema » deve essere imputato, quel pessimo « sistema » che da noi non è stato e non vuol divenire più snello ed ispirato a maggiore fiducia quando si tratta di finanziamenti per armatori e cantieri. E l'onorevole relatore — presidente dell'VIII Commissione parlamentare, della quale mi onoro di far parte — ricorderà che, discutendosi gli aggiornamenti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, insistetti perché i finanziamenti fossero operanti di pari passo con le ammissioni ai benefici concesse dall'onorevole ministro. Oggi possiamo dire che, quanto meno, non è stato possibile realizzare questa che pure fu l'aspira-

zione di tutti gli onorevoli colleghi della Commissione.

Di recente, durante l'esame della legge riguardante esenzioni fiscali per navi acquistate all'estero, è riapparso il vecchio problema: navi vecchie o navi nuove? Sul tema ho ritrovato nella mia modesta biblioteca un libricolo dal titolo *Delle vecchie navi e delle nuove*, che porta la data del 1815 e dal quale si può dedurre che il problema, dopo i 135 anni trascorsi, è ancora di grande attualità. E, forse, se ella, onorevole Serbandini, quel libro leggesse, converrebbe con le conclusioni di allora, che sono le mie di oggi!

Comunque, le poche parole che pronunzierai a proposito di quella legge vollero precisare il mio punto di vista in quanto all'acquisto di navi estere. Nel senso che, sul dilemma anzidetto, non soltanto propendo per navi di qualche decennio, ma vorrei venisse posto il veto per l'acquisto di navi nuove dall'estero. Le navi nuove dobbiamo essere noi a costruire, sobbarcandoci a qualsiasi sacrificio per venire incontro, comunque, ai cantieri. Per inverso, secondando l'acquisto di navi le quali, sia pure con qualche decennio di ottime prove, rappresentino, tuttavia, caso per caso, non « vecchie pantofole » (è definizione arguta dell'onorevole Ducci!) ma arnesi necessari onde concorrere ad equilibrare, ad esempio, sia gli ammortizzi delle navi di più alto costo, sia i risultati dei traffici che esse svolgono. Naturalmente vigilando perché non si abbia uno squilibrio tra la marina nuova e quella più anziana; tra le navi di « qualità », che debbono aspirare ai noli più importanti ed ai servizi di linea in dignità, e quelle che, invece, debbono, fatalmente, assolvere l'oscuro ma necessario compito di sostenere la concorrenza attraverso economia di costo iniziale, ammortizzo facile e sollecito, assorbendo notevole numero di marittimi e dando lavoro alle officine di riparazione. In sostanza — come ha ricordato l'onorevole Ducci — quel che ha già fatto persino la Grecia!

In proposito non mi sfugge che l'onorevole Salerno ha, giustamente, affermato che il più recente indirizzo nelle richieste del traffico sulle grandi rotte e sulle piccole, può illuminare sul tipo più adatto di navi da costruire — e, dico io, se l'onorevole Salerno me lo permette, da acquistare — ed ha soggiunto che una percentuale elevata del nostro naviglio è costituita da navi che, se bene interpreto, hanno passata l'età sinodale dei quaranta.

Or, con tutto il rispetto dovuto al caro collega, che questi problemi, quale sottosegre-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

tario di Stato alla marina mercantile, ha potuto seguire da vicino; debbo dire che egli è stato di un pessimismo forse eccessivo.

Son d'accordo, l'ho detto e lo ripeto, che una flotta vecchia, preminentemente vecchia, lungi dal rafforzare il prestigio che deve accompagnare la bandiera di ogni Stato marinaro che si rispetti, porta ad effetti negativi. Per inverso gli onorevoli colleghi mi insegnano che se, in un momento come questo, avessimo una flotta, specialmente da carico, tutta nuovissima, agli alti costi che abbiamo potuto accertare durante l'esame diligente della legge Saragat, il solo ammortizzo, anche se diluito nello spazio di 15-20 anni, o ci darebbe un esercizio passivo, oppure imporrebbe il disarmo. Allarme che, in sostanza, per quanto sotto altri aspetti, appare dalla relazione dell'onorevole Angelini a proposito delle *Liberty*.

Onorevoli Salerno, Ducci, Jacoponi e Serbandini: in quanto alle cosiddette navi vecchie è bene, quindi, una volta per tutte, intenderci: che se fosse stato proposto di rimettere in armamento l'arca di Noè, o — per restare nel campo della realtà — le navi di Nemi (ahimè, dolorosamente scomparse!) o quella di Albeniga (che anelo poter ammirare), con tutto il rispetto dovuto a questi meravigliosi cimeli della tecnica dei nostri avi, sarei stato, naturalmente, contrario. Così pure, se si dovesse discutere l'acquisto di « vecchie pantofole », come definite dall'onorevole Ducci, proporrei di lasciarle dal rigattiere! Ma quando, invece, si tratta di conservare in esercizio o di acquistare navi che possono, come il *Biancamano* — che pur conta 25 anni — tenere onorato il nome d'Italia, di tali navi io, oggi, lungi dall'essere il nemico giurato, sono il sostenitore.

E dovrei, anzi, muovere un fraterno rilievo (se non ne fossi trattenuto dall'affetto sincero che ho per lui), al caro e valoroso collega onorevole Malvestiti, presidente del Comitato I. M. I.-E. R. P., per la prudenza eccessiva, in quanto all'età, nell'autorizzare l'acquisto di navi nell'area della sterlina. Perché, mentre l'I. M. I.-E. R. P. indugia (forse persino troppo) per saggezza, altri Stati lasciano acquistare le navi da noi ambite! Ed hanno ragione, essendo troppo noto che non è l'età, o soprattutto l'età, che conta in una nave, fattore, forse, di secondo piano; bensì è l'epoca di costruzione, il cantiere che vi provvede, la struttura, la velocità, il basso consumo, la macchina *diesel* o la combustione a nafta, la capacità cubica, i mezzi di carica e scarica, il pescaggio, la « classe », tutto quell'insieme di fattori tecnici che decisamente influisce nella valutazione economica e nell'apprezzamento com-

pletivo di ogni singola unità. E se una nave come il *Biancamano*, con i suoi 25 anni (ed i transatlantici invecchiano prima), è da tutti giudicata superba, il Comitato I. M. I.-E. R. P. sia anche più generoso nel consentire l'acquisto di navi da carico secco chiamate a battere la concorrenza, specialmente se acquistate da armatori modesti, ma che han voglia di lavorare per vivere, spendendo poco e — siatene certi — sapendo comprar bene.

Quindi, onorevoli Ducci, Jacoponi, e Serbandini, fraternizziamo ancora una volta con l'onorevole Salerno là dove egli ha, giustamente, affermato: si autorizzi l'acquisto di navi efficienti e rispondenti alle necessità dei traffici ai quali vengono destinate, in modo da arricchire il patrimonio navale nazionale e creare nuove possibilità di lavoro per i marittimi italiani.

Del resto, con eguale sensibilità, l'onorevole relatore ha scritto, a pagina 7, di consentire nella tesi per « l'acquisto all'estero di navi di seconda mano, tecnicamente efficienti ed economicamente convenienti ». Io oso aggiungere: proprio quelle navi che potranno mettere ancor più in grado i nostri armatori di poter acquisire noli di concorrenza, di poter fare affluire valuta, di poter trasportare merci che a noi occorrono e prodotti che esportiamo, e di poter pagare laute imposte! A rinnovare gradualmente e, poi, periodicamente, anche tali navi secondarie penseranno gli armatori di certo, prima di noi, nel loro stesso interesse.

A convalidare — e con quanta autorità — questo unanime punto di vista è intervenuto l'onorevole ministro attraverso il comunicato apparso sulla stampa (*Il Globo*, n. 119, del 20 corrente) e che tanta eco favorevole ha avuto in tutti i settori dell'armamento; per cui, onorevole ministro, non rimane che attenderci sua verbale conferma qui e, poscia, la realizzazione del proposito che auspichiamo la più immediata.

Il problema dell'armamento ha un suo aspetto particolare nella « Finmare ». Avrei sorvolato, e quanto volentieri, su questo tema se non mi avesse chiamato in causa (e lo ringrazio!) l'onorevole Ducci, leggendo taluni spunti del mio intervento in quest'aula l'11 dicembre del 1948. È per questo richiamo che debbo avvertire: quel che allora dissi — letto e, soprattutto, non letto (e, per ciò, lo ringrazio con maggiore effusione!) dall'onorevole Ducci — pienamente confermo, anche se la mia tendenza di allora, che è quella di oggi, mi fa dissentire — e, sotto troppi aspetti, profondamente — dalle conclusioni che l'ap-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

passionato onorevole collega ha voluto trarre venerdì scorso.

Non, quindi, onorevole Ducci, mi è dato auspicare quel monopolio di armamento di Stato ch'ella sogna, costi quel che costi. Scriveremmo, voglia credermi, una nuova pagina di storia biblica, con un Golia, gigante filisteo nuovo conio, smargiasso ed armato di ben forgiati grimaldelli per forzare — necessariamente e, anzi, fatalmente — le esauste casse dello Stato onde battersi con un novello Davide (il blocco delle marine libere degli altri Stati) che potrebbe ucciderlo, anche questa volta, con un solo sasso lanciato da fionda! Ella, onorevole Ducci, m'intende!

Invece, solennemente, riaffermo che marina libera e marina finanziata dallo Stato possono e debbono trovare punti d'incontro che valgano ad assicurare continuità e serenità di opere all'una ed all'altra, in intima e cordiale collaborazione, perché entrambe non sono feudo di pochi, ma patrimonio sacro di tutti in quanto portano pel mondo la bandiera ed il nome d'Italia. (*Applausi*).

Altro tema a sé stante quello, onorevole ministro, del piccolo armamento, la così detta marina da cabotaggio o « naval-piccolo », come a me non piace chiamarla perché sul mare quanto più piccola è la statura della nave, tanto maggiore deve essere l'ardimento dell'equipaggio.

Cosa è stato fatto per questi più minuscoli armatori, proprio per questa categoria così benemerita? Nulla, assolutamente nulla? No! perché una cosa, per quanto imperdonabile, è stata pur fatta: tentare di far perdere ogni fiducia a costoro ai quali sarebbe stato doveroso elargirne tanta.

Su questo tema l'onorevole Salerno si è intrattenuto con quella passione che gli è propria; così pure gli altri onorevoli colleghi, con minore lirica ma con eguale fervore, sino a poter dire che sono stati tutti d'accordo.

Anch'io mi associo, salvo qualche aspetto secondario, come, ad esempio, la soluzione drastica accennata dall'onorevole Salerno, nel senso di far scomparire le navi in legno di modesto tonnello. Se dobbiamo interpretare che l'egregio collega abbia voluto riferirsi a quelle vecchie, dobbiamo convenire che, indubbiamente, ve ne sono, ma molto meno di quanto l'onorevole Salerno ritiene esistano; e condannare queste non è delitto, ma opera provvida.

Siamo, piuttosto, tutti d'accordo là dove il caro collega ha detto che, soprattutto, non si debbono porre ostacoli all'attività delle piccole navi; così pure prendo atto dell'im-

placita adesione del collega onorevole Giulietti sulla possibilità di rivedere le tabelle di armamento delle navi minori, e son con lui d'accordo quando ha ripetuto che, essenzialmente, la crisi permane perché mancano i carichi da trasportare.

In quanto a propositi del Governo, è del 28 corrente una notizia apparsa sulla stampa (*Il Globo*, n. 126, e che ha sapore di comunicato) là dove è cenno a premi di demolizione; ad incoraggiare i così detti raggruppamenti; a convincere che, ormai, l'esercizio delle navi, anche se nell'antica forma familiare, non è più possibile se esse non hanno una determinata capacità produttiva e se, quindi, non esiste un rapporto tra gli introiti che possono derivare dai noli e le spese di una gestione comunque assai onerosa, anche se assolutamente patriarcale.

A mio modesto parere, se qui il problema comincia, qui non finisce.

Perché, se dobbiamo proporci di alleggerire questo settore armatoriale, non dobbiamo annientare e far scomparire il tonnellaggio minore nelle sue caratteristiche tradizionali. Chi trasporterebbe i piccoli carichi nonché quelli poveri e che tali rimarranno? È di sabato scorso il giusto rammarico rivolto dagli onorevoli Salerno e Mazza all'onorevole ministro delle finanze in quanto all'esclusione del tonnellaggio minore dal trasporto del sale, quando, almeno, ad esso avrebbe dovuto collaborare oltre che per tradizione, soprattutto per umana comprensione.

È possibile concepire altrimenti il trasporto della pozzolana, merce poverissima, che si ritira, specialmente in Sicilia, in relative piccole quantità e su piazze diverse? Evidentemente no, certamente no, perché con navi maggiori avremmo gestioni non paurosamente deficitarie, ma di per sé fallimentari. Quindi, la nave minore, amministrata familiarmente, a tipo patriarcale, può e deve esistere. Tra l'altro perché le ferrovie dello Stato (una volta tanto!) non si sono ancora proposte, né speriamo si propongano, il trasporto della pozzolana e di altri carichi egualmente poverissimi, così come non li ambiscono le navi di linea che noi sovvenzioniamo... per aiutarle a trasportare merci ricche e pregiate le quali pagano noli tutt'altro che modesti.

L'esempio fatto vuol dire questo: che ci troviamo dinanzi ad un problema delicatissimo e che ogni soluzione alla leggera, impulsiva, potrebbe condurci a commettere errori dei quali potremmo pentirci in un domani non lontano; e non dimentichiamo l'apporto

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

prezioso che le navi minori han dato durante gli ultimi conflitti, anche col sacrificio, proporzionalmente assai notevole, di vite umane.

Bene quindi, onorevole ministro, non lasciar trascorrere settimane, mesi ed anni senza far nulla. Ci presenti, d'urgenza, il provvedimento di legge annunciato il quale venga, sì, incontro alle demolizioni ma, non meno, a stimolare il reimpiego delle somme attraverso aiuti, attraverso l'eterno problema — in questo campo ancor più doloroso — del « credito navale »; con premi di navigazione; con il coordinamento dei piccoli traffici con quelli maggiori onde questi ultimi non sottraggano — quasi loro diritto — quel poco di buono che può, in qualche attimo, apparire sul mercato ed incoraggiare il traffico minore. Si venga incontro con agevolazioni fiscali e con fiscali esoneri; si faccia un sacrificio nella quotazione dei prezzi del combustibile; si rivedano le tabelle di armamento; si incoraggi e, anzi, si premi il cosiddetto « contratto alla parte », vera e propria spontanea « associazione in compartecipazione » tra il proprietario della nave e l'equipaggio; si ritorni sul problema dello scarico delle merci entro determinati limiti di tonnellaggio; soprattutto si ascolti la voce di questi piccoli armatori, che ne sanno più di noi, che possono apportarci concreto contributo di esperienza e verso i quali anche la legge Saragat ha dovuto essere, inesorabilmente, severa.

E, onde far sì che le mie parole acquistino autorevolezza, mi sia concesso segnalare che, a pagina 5 della relazione, l'onorevole Angelini ha manifestato la « necessità di fare quanto occorre per conservare l'efficienza e la consistenza » del naviglio di cabotaggio. A me pare che, senza escludere nessuna carta che possa favorire il giuoco, si deve giungere a rimettere in circolazione il naviglio minore destinato a sopravvivere. E mentre l'onorevole relatore, opportunamente, ha voluto ricordare quel che han fatto altri Stati, è fuor di dubbio che l'annunciata iniziativa del Governo deve riscuotere, sin d'ora, il nostro plauso. Ma, onorevole ministro, provveda immediatamente in quanto l'abbandono delle navi, dovuto al disarmo forzato, compie, attimo per attimo, opera di distruzione che ha raggiunto lo stato preagonico. Facciamo in modo che il medico non arrivi in ritardo per constatare la morte e non opporsi al seppellimento!

In quanto ad un aspetto del nostro complesso tema, da nessuno sfiorato — quello della vendita delle nostre navi all'estero — a me sembra non dobbiamo sol-

tanto, passivamente, limitarci a consentire, ma soprattutto dobbiamo secondare, incoraggiare e stimolare la vendita di talune nostre navi (sotto le 300 tonnellate di stazza lorda; in legno di qualunque tipo ed età; al di sopra di 40 anni, ecc.) concedendo allettanti agevolazioni, con l'impegno del reimpiego delle somme e tentando, attraverso prestiti a modesto interesse, di completare l'entità economica necessaria per l'acquisto di navi assai migliori, o per costruirne nuove.

Venendo ad altro assillante argomento — quello dei cantieri navali — mi si consenta di respingere che possa esservi un dubbio o un conflitto di competenza: riguarda esso il Ministero dell'industria o quello della marina mercantile? Riguarda entrambi? Per me il problema impone la collaborazione di tutti onde da tutti se ne senta la responsabilità, così come di tutti possa essere il merito di un fine ben conseguito.

Dei cantieri abbiamo detto in occasione della legge Saragat e dei ritocchi ad essa apportati; dei cantieri si è discusso in Senato e qui, in questi giorni; ai cantieri mi sono riferito dianzi nell'accennare alle nuove costruzioni, e, quel che più conta, se ne parla, accuratamente, dai tecnici e dalle maestranze, gli uni non meno delle altre ansiosi che il tema venga affrontato e risolto.

Si è detto e ripetuto sino alla sazietà che, innanzitutto, si deve porre in programma il rinnovamento delle attrezzature cantieristiche. Comincio a temere che quest'affermazione sappia, ormai, di frase fatta, tra l'altro in quanto ci troviamo di fronte ad un dilemma che mi ricorda quello: prima l'uovo e poi la gallina, o viceversa? Io che, per passione, trascorro, talvolta, qualche attimo di riposo visitando grandi, medi e piccoli cantieri, per rendermi conto delle nuove costruzioni navali e dei nuovi sistemi tecnici di lavorazione, debbo dichiarare che se il problema del rinnovamento degli impianti esiste, perchè esiste, esso potrà essere fiduciosamente affrontato se si riuscirà ad intravedere la più pronta utilizzazione ed un non lontano ammortizzo degli impianti nuovi.

Non, così, programmi attuati con impulso, pur di fare, perchè l'entità del lavoro non è sufficiente e, quando il lavoro sorge, le offerte sono dilaniate dalla concorrenza che non ha, ormai, più limiti e conduce, per talune imprese, a gravi perdite di esercizio in quanto i lavori vengono, preordinatamente, offerti sotto costo. Ed in tale lotta di concorrenza gli impianti nuovi, se influiscono in favore per tempo di esecuzione e bontà di lavorazioni, pesano

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

negativamente nel determinare i prezzi, sol che se ne consideri la quota percentuale di ammortizzo.

Con questo, come si vede, non voglio dire che non esiste il rimodernamento degli impianti quale problema preminente, o che esso non debba esser posto; dico che a tale rimodernamento deve concorrere se non la certezza, quanto meno la fiducia di una adeguata produzione, soprattutto continua. Fattori questi i quali danno coraggio ai capi e serenità alle maestranze, consigliando tutti a bene operare nella certezza di un sereno domani.

Il tema che ancora una volta esaminiamo ci riporta alla concorrenza estera; all'alto costo dei materiali siderurgici destinati alle costruzioni navali; alla mancanza di commesse per conto della marina militare; alle difficoltà, tuttavia non lievi, di costruire navi per conto di armatori esteri. Soltanto l'accento a questi fattori val quanto riconoscere che il problema dei cantieri è veramente complesso. Per risolverlo non vedo che due soluzioni: o largo intervento dello Stato, tipo legge 8 marzo 1949, n. 75; oppure norme legislative di carattere permanente che valgano a poter determinare notevoli programmi a lunga scadenza. Anche in questo caso — e sempre che vi sia comprensione da parte di tutti — sono per la seconda ipotesi.

A proposito di comprensione, debbo dire che giorni sono, qui, intrattenendomi cordialmente con il severo ministro delle finanze, potei citargli il caso di un degnissimo cantiere navale che ha chiuso, ancora una volta, il proprio bilancio con una perdita di esercizio assai notevole. E gli segnalai che mentre gli azionisti della società proprietaria hanno arginato, di tasca propria, tale quanto meno spiacevole situazione deficitaria, il fisco, su quel bilancio, ha tratto questa semplice deduzione: « Avete eseguito commesse per X numero di milioni? Presumo abbiate guadagnato non meno del 10 per cento; quindi siete soggetti all'imposta di Y »! Può sembrare inverosimile e paradossale quel che affermo, mentre è verità che offende. Ed essa, se non convalida l'esistenza di incomprendione o, peggio, di preordinati propositi da parte del fisco, quanto meno dimostra che è industria la quale deve essere tuttavia sorretta da concreti provvedimenti legislativi.

Come venire incontro ad essa? Dissi, due anni sono — ma le mie furono parole lanciate al deserto — che i cantieri di ogni statura chiedono di veder secondati programmi a lungo termine. Così una legge che incoraggi e sostenga il periodico adeguamento degli im-

pianti; agevolazioni fiscali basate sulla realtà e sulla comprensione di un travaglio che è latente. I cantieri chiedono non elargizioni, soccorsi o, peggio, elemosine, bensì la possibilità di largo credito, garantito, a lunga scadenza ed a basso interesse, da parte dello Stato onde, finalmente, porre nell'oblio gli introvabili o pavidati finanziatori di oggi, pronti a mortificare affermando che è industria la quale non è ancora riuscita ad ispirare la dovuta fiducia! Chiedono ancora, i cantieri, che si agevoli e secondi l'iniziativa loro in proprio per poi vendere a terzi; che si dia modo di superare la crisi spronando grandi riparazioni e trasformazioni di navi. Proposta, quest'ultima, molto seria a giudicare dal numero imponente di domande presentate in base all'articolo 15 della legge Saragat, là dove son previsti premi e finanziamenti per l'installazione di nuovi motori e per grandi opere di trasformazione.

— PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CHIOSTERGI.

ORLANDO. Come si vede il poliedrico problema dei cantieri dobbiamo proporci non disgiunto da quello dell'armamento, e tenendo conto, anche, delle maestranze delle cosiddette officine di riparazioni, che la legge Saragat fu costretta dimenticare.

Di peggio, poi, in quanto ai piccoli e medi cantieri, in favore dei quali, ancora una volta, richiamo l'attenzione degli onorevoli colleghi perchè, con ardimento e con fede, han ricostruito distrutti complessi, sono carichi di debiti a breve scadenza, soprattutto non trovano credito d'esercizio nè facilitazioni, neppure facendo pesare persino quell'onore della firma che tuttavia, con dignità, sanno difendere. Spettacolo triste che non umilia coloro che appassionatamente chiedono, bensì coloro che, con condotta imperdonabile, non concedono.

Dia il Parlamento, a questi ultimi, l'esempio di voler proteggere le iniziative ed i programmi di tali medie e piccole industrie perchè esse, nel loro settore, onestamente lavorando, molte in forma cooperativistica, a basso costo di spese generali, possono apportare larghi contributi alla produzione oltre che all'occupazione di mano d'opera assai meritevole e che non sarà mai possibile fare allontanare dai luoghi nati.

Mi conforta il sapere che ella, onorevole ministro, considera di grande attualità, forse meglio, assai angosciato, il problema dei cantieri di ogni statura, e so che è per lei ragione

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

di assillo che, come ha inteso in Senato e qui, condividiamo tutti. Per questo la comunione di intenti e di propositi — che dev'essere indissolubile tra Governo e Parlamento, cantieri ed armatori — condurrà, ne son certo, al più presto, ad un domani operoso e sereno.

E veniamo all'appassionante problema della pesca, a proposito del quale si ripete che non si è tenuto e non si tiene alcun conto dei voti formulati dalla Camera, dal Senato, dalla nostra VIII Commissione parlamentare, dalle categorie interessate, da tutti.

Per cui, aggiungo io, se non ne avessimo mai parlato la situazione sarebbe migliore!

Comunque, troppi si sentono autorizzati a dire che si è fatto tutto il possibile per non far risorgere, in pienezza, questa vitale attività.

E mentre ella, onorevole ministro, dandoci prova della sua vigile cura, ha nominato una commissione di galantuomini che possa confortarla sul modo onde risolvere la crisi della pesca, ella è costretto, suo malgrado, a presentare a noi — sia pure anche in nome e per conto del suo collega del Tesoro — un bilancio nel quale l'irrisorio stanziamento di lire dieci milioni per « incremento della pesca » è stato cancellato!

E per questo che mi chiedo anch'io se non sia giunto il momento di invocare immediate provvidenze per la pesca, in quanto la situazione di oggi è quella che considerammo nell'ottobre 1948, salvo che allora i sintomi del male apparivano acuti, ora la crisi rasenta l'agonia.

Ma che questa tragedia abbia l'anzidetta beffa nel bilancio è qualcosa che Camera e Senato, con ammirevole solidarietà, al disopra ed al di fuori di tendenze e di idee, non ritengono di poter ammettere.

Per cui, dopo quel che tutti abbiám detto, ella, onorevole ministro, voglia trarre la dovuta conseguenza: il Parlamento si attende una « nota di variazione » non già che ripristini lo stanziamento effimero, ma lo adegui alle necessità ed ai fini che esso deve ripromettersi di conseguire.

L'onorevole Salerno, che ha il culto di questi problemi, non può da me essere chiamato in giudizio per plagio, bensì essere ricordato con soddisfazione. Perché, se l'onorevole amico vorrà rileggere — soltanto per annoiarsi — quanto dissi nel mio intervento del 26 ottobre 1948, rileverà che allora affermai questa tesi sulla quale, come ho inteso, siamo, ancora una volta, d'accordo: non dilapidiamo le finanze dello Stato regalando somme a destra ed a manca per la pesca; stanziamo, bensì, un fondo (che l'onorevole Salerno precisa,

oggi, in un miliardo, mentre penso dovrebbero essere almeno tre), a basso saggio d'interesse, da prestare ai nostri pescatori per metterli in grado di rinnovare i loro strumenti di lavoro.

Comunque sia, confido, onorevole ministro, che tale proposta le formulerà, anche, la commissione che ella ha nominato, ed essa, lo spero, le confermerà: che il problema della pesca è insoluto; che il dibattito di competenza tra il dicastero dell'agricoltura ed il suo è non ultima causa di questa situazione incresciosa. La commissione le dirà che è problema di « credito peschereccio », sin qui sotto forma di un quasi monopolio, che si ritiene, per ciò solo, autorizzato a fare e, soprattutto, non fare a proprio capriccio, monopolio che non ha funzionato e non funziona bene per incomprendimento degli uomini, insensibilità dell'ambiente e per l'assenza di ogni serio proposito di collaborare con fervore e fiducia. Per cui, onorevole ministro, accolga l'invito che le rivolgo: convinca l'onorevole suo collega del Tesoro a troncane ogni indugio per consentire che quegli istituti bancari e di previdenza i quali hanno larghe possibilità di impieghi a medio e lungo termine, siano ammessi ad effettuare operazioni di « credito peschereccio », applicando oneste condizioni, e con il concorso dello Stato al pagamento degli interessi ed alla concessione di garanzie. Le verranno posti, dalla commissione, lo spero, i problemi: di agevolazioni fiscali; di cambio di motori; di nuove costruzioni; di soccorso all'ente che si interessa dei più piccoli pescatori; di generoso appoggio alla pesca oceanica; di costo del combustibile, ed anche il programma che riguarda le balene, come ella ha avuto agio di illustrare dinanzi l'VIII Commissione parlamentare.

Quindi, problema poliedrico, con sfumature infinite, perché va dalla grande pesca atlantica, non adeguatamente sorretta, a quelli che chiamerò i solitari e taciturni lavoratori dell'amo; dalle balene, alla pesca costiera, di altura, di passo. Problema che non può essere estraniato dagli accordi internazionali, sia politici che commerciali; che investe la libertà nei mari; problema che — onestamente lo riconosco — non può essere da noi risolto in pienezza, definitivamente, subito, nell'attimo.

Ma ciò non giustifica che si debba indugiare ad intervenire non soltanto là dove possiamo, ma là dove dobbiamo. Ad esempio: lo stanziamento di soli sei milioni per la vigilanza della pesca (e ne parliamo dal 1948) val quanto avvertire ufficialmente i pescatori di frodo che essi, lungi dall'essere braccati, ... possono considerarsi protetti! L'onorevole relatore avverte

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

che il problema della vigilanza della pesca va decisamente affrontato da un punto di vista realistico e sostanziale. E ci trova tutti d'accordo. Ma perché, frattanto, in attesa che il ministro del tesoro prodighi le somme necessarie per questo titolo, non si crea una collaborazione tra marina mercantile e guardia di finanza? Questa, con i mezzi nautici efficienti che ha saputo realizzare, potrebbe, tra tanti compiti difficili, ottimamente assolti, tener d'occhio anche coloro che si dedicano all'illecita pesca. Provvedimento provvisorio, ma di immediata attuazione.

Come se tutto questo non bastasse vi è un aspetto troppo sovente dimenticato: la differenza tra il prezzo di vendita del pesce sulla nave — pesce ancor vivo e profumato — ed il prezzo per il quale il cittadino italiano può osarne, talvolta, raramente, l'acquisto al mercato. E così, mentre il consumatore non riesce a spiegarsi l'altissimo prezzo che è costretto pagare, il fisco è convinto che i pescatori tutti sono i nuovi « pescecani » (tanto per restare nel tema!) di questo secolo.

Or ho voluto dar luogo ad una indagine diretta e, domenica scorsa, mi sono recato a Civitavecchia, tra i modesti pescatori del mio collegio, ammirevoli per ardimento e per fede. Da tale mia inchiesta è risultato che il pesce pescato dai motopescherecci vien diviso in tre grandi categorie: pesce di prima, seconda e terza qualità. Quello di prima qualità, a Civitavecchia, sino a giorni sono, era venduto, a bordo dei motopescherecci, al prezzo massimo di lire 500, per pesci prelibati che si chiamano dentici, orate, spigole, sogliole, ecc. Questo stesso pesce veniva venduto in Roma ai prezzi che tutti sappiamo, ma che si aggiravano, in media, intorno a lire 1.200 il chilo. Val quanto dire, dal produttore al consumatore, nelle ventiquattr'ore, una differenza di circa lire 700 il chilo! Il pesce di seconda qualità si vendeva, a bordo, lire 200; di terza, lire 90. E su queste categorie minori, che dovrebbero essere quelle alla portata di tutte le borse, la maggiorazione era, proporzionalmente, non diversa della prima qualità! Né basta ancora: perché tali prezzi all'origine sono stati recentemente ridotti in quanto... ritenuti troppo elevati, mentre il costo sui mercati romani è rimasto eguale! Reazione legittima dei pescatori. I quali, infine, tra buttare il pesce a mare, disarmare, o subire, han dovuto, ancora una volta, stringere i denti e subire! Ma stiamo in guardia affinché non intervenga l'ultima goccia a far traboccare il vaso!

Tutto questo è vero? Lo accerti, onorevole ministro. Ma, se è vero, ed è vero, intervenga con la sua autorità, perché non è assolutamente tollerabile che tale stato di fatto permanga quando, tra l'altro, ben sappiamo che il consumo del pesce in Italia, di fronte ad altri alimenti della stessa capacità nutritiva, è irrisorio e ne dovrebbe essere sollecitato l'acquisto, innanzitutto proprio attraverso un minor costo.

Ed ella ci dirà certamente, onorevole ministro, il perché, almeno sin qui, non sia stato possibile ammettere che consorzi di pescatori locali (a Roma, ad esempio, quelli di Civitavecchia, Fiumicino, Anzio, Terracina, Formia, Gaeta) possano vendere direttamente il pesce al consumatore a prezzo, di certo, ben più basso. Insomma un qualsiasi intervento onde non consentire a pochi di trarre lautissimi benefici dal lavoro e dal rischio altrui ed a danno di tutti i consumatori.

Cosa ella intende fare, onorevole ministro, nell'interesse di questo grande settore della pesca, industria che ha già i piedi nella fossa? È quello che, nella sua lealtà, farà conoscere, attraverso il Parlamento, al paese, in quanto si tratta di problema che interessa tutti e tutto: pescatori, consumatori, piccoli cantieri, industrie collaterali, credito peschereccio, finanziamenti d'esercizio per la pesca, frigoriferi, mezzi di trasporto, cooperative di vendita, prezzi di mercato, conservifici ed importazione dei prodotti altrui a danno dei nostri.

Lungi dall'aver sfiorato i diversi argomenti, mi avvedo, troppo tardi, di aver profittato, anche in questa occasione, della benevolenza della Camera, pur senza alcun accenno a problemi formidabili, quali: le compagnie dei lavoratori portuali; le cooperative tra i marittimi; la disoccupazione e l'avvicendamento della gente del mare; le pensioni, le casse di previdenza e le assicurazioni per marinai e pescatori; le capitanerie di porto; i porti ed attrezzature di essi; i servizi portuali; il « registro italiano navale »; e neppure una parola per la distrutta navigazione lacuale e per la stremata navigazione fluviale — appassionatamente qui ricordata dall'onorevole Gatto — e per la navigazione lagunare, in difesa della quale dianzi, intervenuto — con competenza — l'onorevole Giavi.

Leghi il suo nome a questi problemi, onorevole ministro, dando prova della proverbiale comprensione sua.

Onorevoli colleghi! Le mie parole, come le tante altre più volte da me pronunziate, sugli stessi grandi problemi, in quest'aula, in

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

seno alle commissioni, nei congressi, tra i ceti interessati, consacrate in articoli e pubblicazioni, vogliono confermare soltanto che si tratta di argomenti d'interesse generale.

Nel raccomandarli alla vostra saggezza, consentitemi di ricordare che, nel concludere il suo intervento — come anch'io mi accingo a fare — l'onorevole Ducci ha voluto citare il mio « cimitero di croci, alla memoria », traendo spunto dall'analisi da me fatta, il 26 ottobre del 1948, in quest'aula, sul bilancio della marina mercantile che allora esaminavamo.

Ebbene — onorevole Ducci! — allora, come oggi, come sempre è in me la certezza che quelle memorie, lungi dal rappresentare un passato da rimpiangere o da dimenticare, saranno lo stimolo per un domani più fulgido, la cui alba — voglia Iddio — sorga prima che le tenebre della notte eterna ammantino la mia terrena fatica.

È così che, oggi, ancora una volta, respingo il fantasma di un declino delle nostre gloriose tradizioni marinare e riconsacro solennemente, in Parlamento, il voto — che deve essere non soltanto nostro ma di tutti gli italiani — di veder rivivere l'esempio, la tenacia e la fede dei nostri avi; sapere la nostra bandiera al vento ovunque, in dignità, nei mari vicini e lontani dalla patria, sulla poppa delle nostre belle navi, dedita a proteggere opere di pace, glorioso simbolo che possa ricordare agli immemori di ogni parte del mondo non soltanto le tradizioni di ardimento e di civiltà del popolo nostro — grande e generoso — ma anche il fermo proposito di rinascita, in unione fraterna, dopo ore fra le più tragiche della sua storia millenaria. (*Vivi applausi al centro e a destra — Molte congratulazioni.*)

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 ». (*Approvato dal Senato*) (1215):

Presenti e votanti	307
Maggioranza	154
Voti favorevoli	195
Voti contrari	112

(*La Camera approva.*)

Hanno preso parte alla votazione:

Adonnino — Alicata — Amadeo Ezio — Amatucci — Ambrico — Ambrosini — Amendola Giorgio — Amendola Pietro — Angelini — Angelucci Mario — Arata — Arcangeli — Armosino — Assennato — Audisio.

Babbi — Baglioni — Baldassari — Balduzzi — Barbieri — Baresi — Barontini — Bartole — Bellavista — Belliardi — Belloni — Bellucci — Beltrame — Bensi — Benvenuti — Bergamonti — Berti Giuseppe fu Angelo — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bertinelli — Bettinotti — Bettiol Francesco — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianco — Biasutti — Biagiandi — Bima — Bonomi — Borioni — Bosco Lucarelli — Bruno — Bucciarelli Ducci — Burato — Buzzelli.

Caccuri — Cagnasso — Calandrone — Calcagno — Camposarcuno — Capalozza — Cappi — Cappugi — Cara — Carignani — Carpano Maglioli — Carratelli — Casalnuovo — Caserta — Casoni — Castelli Avolio Giuseppe — Cavallari — Cavalli — Cavinato — Ceccherini — Cerabona — Cerreti — Cessi — Chiarini — Chiesa Tibaldi Mary — Chini Coccoli Irene — Chiostergi — Cimenti — Clerici — Clocchiatti — Colasanto — Colitto — Colleoni — Conci Elisabetta — Consiglio — Coppi Alessandro — Coppi Ilia — Cornia — Corsanego — Cortese — Costa — Cotani — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo.

Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — Dami — D'Amico — D'Amore — Del Bo — Delli Castelli Filomena — De Maria — De Martino Alberto — De Meo — De Palma — De Vita — Di Donato — Diecidue — Di Fausto — Di Mauro — Donatini.

Ebner — Ermini.

Fabriani — Fadda — Fanelli — Farinet — Farini — Fassina — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferreri — Fina — Fora — Forresi — Franceschini — Franzo — Fumagalli.

Galati — Gallo Elisabetta — Garlato — Gasparoli — Gatto — Gennai Toniatti Erisia — Germani — Geuna — Ghislandi — Giacchero — Giolitti — Gorini — Grammatico — Grazia — Greco Giovanni — Grifone — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Guidi Cingolani Angela Maria — Gullo.

Helfer.

Improta — Invernizzi Gabriele — Invernizzi Gaetano — Iotti Leonilde.

Jacoponi — Jervolino Angelo Raffaele.

La Marca — La Pira — La Rocca — Latorre — Leone Giovanni — Leone-Marchesano — Leonetti — Lettieri — Liguori — Lizier —

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Lombardi Riccardo — Lombardi Colini Pia — Longhena — Lozza — Lucifredi.

Mannironi — Marazza — Marchesi — Marconi — Marengi — Marotta — Martinelli — Martino Edoardo — Massola — Mattarella — Matteotti Carlo — Matteotti Matteo — Mazza Crescenzo — Mazzali — Meda Luigi — Medi Enrico — Melis — Melloni Mario — Menotti — Merloni Raffaele — Miceli — Micheli — Mieville — Migliori — Molinaroli — Montagnana — Monticelli — Montini — Morelli.

Nasi — Natali Ada — Negrari — Nicoletto — Nicotra Maria — Nitti — Notarianni — Numeroso.

Orlando.

Pacati — Paganelli — Pagliuca — Pajetta Gian Carlo — Pajetta Giuliano — Pallenzona — Paolucci — Parente — Pecoraro — Pelosi — Perlingieri — Perrone Capano — Perrotti — Pertusio — Petrucci — Piasenti Paride — Pieraccini — Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli — Pignatone — Pirazzi Maffiola — Polano — Poletto — Pollastrini Elettra — Proia — Puccetti.

Quarello — Quintieri.

Rapelli — Ravera Camilla — Reali — Regio D'Acì — Repossi — Rescigno — Riccio Stefano — Riva — Roberti — Rocco — Rosselli — Rossi Paolo — Russo Carlo.

Saccetti — Sailis — Sala — Salerno — Salizzoni — Salvatore — Sampietro Umberto — Sansone — Scaglia — Scalfaro — Scappini — Scarpa — Sciaudone — Scoca — Scotti Alessandro — Scotti Francesco — Sedati — Semeraro Gabriele — Semeraro Santo — Serbandini — Simonini — Sodano — Spataro — Spoleti — Stuani — Sullo — Suraci.

Targetti — Tarozzi — Terranova Raffaele — Titomanlio Vittoria — Togliatti — Tonengo — Torretta — Tosato — Tosi — Tozzi Condivi — Tremelloni — Troisi — Trulli Martino — Truzzi Ferdinando — Tudisco — Turchi Giulio — Turco Vincenzo.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Venegoni — Veronesi — Vicentini Rodolfo — Vigo — Vigorelli — Viola — Visentin Angelo — Viviani Luciana — Vocino.

Walter.

Zerbi.

Sono in congedo:

Almirante.

Cavallotti.

Ferraris.

Giordani — Giovannini — Guadalupi — Guariento.

Mastino Gesumino — Mastino Del Rio — Mattei — Momoli — Mussini.

Pastore — Ponti.

Sammartino — Stella.

Terranova Corrado — Treves.

Viale.

Approvazione di disegni e di proposte di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla IV Commissione (Finanze e tesoro):

« Disposizioni relative alla utilizzazione delle disponibilità del bilancio dell'esercizio finanziario 1948-49 » (1295) (*Con modificazioni*);

« Compensi a favore dei componenti e segretari delle commissioni, consigli, comitati e collegi comunque denominati operanti nelle Amministrazioni statali anche con ordinamento autonomo e delle commissioni giudicatrici dei concorsi per l'ammissione di personale delle Amministrazioni dello Stato anche con ordinamento autonomo » (1147) (*Con modificazioni*);

proposta di legge d'iniziativa del senatore BRROSSI: « Proroga al 30 giugno 1951 del termine biennale previsto dall'articolo 12 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1518, nel caso che esso sia scaduto dopo il 30 giugno 1943 o venga a scadere prima del 30 giugno 1951 » (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (585);

proposta di legge d'iniziativa del deputato MURDACA: « Proroga del termine per l'esercizio da parte dell'Amministrazione finanziaria della facoltà prevista dall'articolo 12 della legge 12 maggio 1949, n. 206, per la definizione amichevole delle controversie in materia di determinazione del valore della ricchezza ai fini dell'applicazione di alcune imposte » (1182) (*Con modificazioni*);

dalla IX Commissione (Agricoltura):

« Concorso finanziario dello Stato per il funzionamento dell'Istituto nazionale di economia agraria » (1267);

dalla X Commissione (Industria):

« Modifiche alle norme sulla liquidazione del Comitato italiano petroli » (1181) (*Con modificazioni*);

« Abrogazione della legge 29 aprile 1940, n. 671, contenente norme per la obbligatorietà

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

della raccolta e della rigenerazione degli oli lubrificanti usati » (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (1263);

dalla Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi:

« Ratifica del decreto legislativo 12 dicembre 1946, n. 585, e approvazione della nuova pianta organica dei salariati permanenti addetti alla vigilanza finanziaria, marittima e lacuale » (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (1091) (*Con modificazioni nel titolo*);

proposta di legge d'iniziativa dei senatori OTTANI e MACRELLI: « Proroga dei termini fissati dagli articoli 29, 30, 31 e 32 della legge 25 giugno 1949, n. 409 (« Norme per agevolare la ricostruzione delle abitazioni distrutte da eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione ») e dall'articolo 57 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 (« Disposizioni per l'alloggio dei rimasti senza tetto in seguito ad eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione ») (*Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (962);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 35, concernente riparazione degli edifici di culto e di quelli degli enti pubblici di beneficenza danneggiati o distrutti da offese belliche » (520-43);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 2 maggio 1947, n. 499, concernente il riordinamento dei ruoli organici e della carriera degli insegnanti elementari » (520-42);

« Ratifica dei decreti legislativi 27 giugno 1946, n. 37, e 25 luglio 1947, n. 937, concernenti norme per la costituzione ed il funzionamento dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche » (520-46).

Non approvazione di disegno di legge da parte di Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nella sua riunione in sede legislativa, la I Commissione (Interni) ha deliberato di non passare all'esame degli articoli del disegno di legge: « Elevazione al grado VI di Gruppo B della carica speciale di direttore tecnico ed amministrativo della Tipografia riservata del Ministero degli affari esteri » (1184).

Il provvedimento è stato, pertanto, cancellato dall'ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

Si riprende la discussione dei bilanci.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Polano, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dall'onorevole Laconi:

« La Camera,

considerata l'importanza del porto di Olbia come capolinea del servizio quotidiano di collegamento con l'Italia peninsulare,

considerato altresì che il movimento passeggeri e merci da e per la Sardegna tende continuamente a svilupparsi,

ritenuto che l'attuale molo di attacco dell'Isola Bianca non risponde né alle presenti condizioni del traffico, né ai suoi prevedibili sviluppi futuri,

e ritenuto che, per la dignità della Sardegna, questa ha diritto ad avere una stazione marittima moderna e ben attrezzata, accogliente per i passeggeri che vengono dalla Penisola,

invita il Governo a definire favorevolmente e con sollecitudine il problema della costruzione della nuova stazione marittima nel porto interno di Olbia e ad assegnare già nel presente esercizio i necessari stanziamenti per l'inizio dei lavori ».

L'onorevole Polano ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è mio intendimento, con quanto verrò esponendo, di richiamare l'attenzione e dell'onorevole ministro dei trasporti e dell'onorevole ministro della marina mercantile su due problemi fondamentali legati all'avvenire della Sardegna. Intendo riferirmi, per quanto riguarda i trasporti: alla rete ferroviaria sarda e al suo ulteriore sviluppo; per quanto riguarda la marina mercantile, parlerò della normalizzazione della linea marittima tra la Sardegna e l'Italia continentale.

Ho detto che si tratta di due problemi fondamentali per l'avvenire della Sardegna; infatti non si può pensare a una vera e propria rinascita dell'isola, se questi problemi non verranno adeguatamente affrontati e risolti, se non si terranno in considerazione le esigenze dell'isola e se non verranno affrontate con ampiezza di vedute, e con un piano organico.

La soluzione di questi problemi è ormai indilazionabile, perché la Sardegna ha iniziato la marcia verso la sua rinascita e il suo rinnovamento, e tali problemi sono ba-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

silari, perché questa marcia possa avvenire in modo spedito e sicuro.

Tratterò anzitutto il primo problema: quello della situazione e delle prospettive di sviluppo della rete ferroviaria in Sardegna.

Qual'è dunque la situazione della rete ferroviaria della nostra isola? In che modo funziona questa rete per far fronte alle esigenze dei trasporti di passeggeri e merci?

Può considerarsi soddisfacente lo sviluppo della rete ferroviaria sarda sia statale che in concessione e il suo attuale funzionamento?

È il primo gruppo di domande alle quali cercherò di dare una risposta. Richiamerò anzitutto alcuni dati la cui conoscenza è indispensabile per disporre dei necessari elementi di giudizio. Per quanto riguarda la lunghezza della rete ferroviaria sarda, la situazione è la seguente: 1°) la rete statale (ferrovie dello Stato) tutta a scartamento normale è di chilometri 414; 2°) la rete delle ferrovie concesse, tutte a scartamento ridotto, è di chilometri 966.

Ora, se si tiene conto dei dati che si riferiscono a tutta la rete nazionale, secondo i quali al 31 dicembre 1949 si avevano in tutta Italia: rete in esercizio delle ferrovie dello Stato chilometri 16.316; rete in esercizio delle ferrovie concesse chilometri 5.327; rete a scartamento normale chilometri 18.259; rete a scartamento ridotto chilometri 3.384; rete elettrificata in esercizio (sempre in tutta Italia) chilometri 7.271, se si tengono presenti questi dati ne conseguono le seguenti considerazioni:

1°) che mentre su scala nazionale lo Stato gestisce direttamente una rete ferroviaria che è lunga più di tre volte di quella concessa ai privati, in Sardegna, invece, la rete delle ferrovie concesse ai privati è quasi due volte e mezzo più lunga di quella gestita dallo Stato;

2°) che mentre la rete a scartamento normale in tutta Italia è di cinque volte e mezzo più lunga della rete a scartamento ridotto, in Sardegna invece la rete a scartamento ridotto è lunga oltre il doppio di quella a scartamento normale: prevale dunque in Sardegna la ferrovia a scartamento ridotto;

3°) che mentre in tutta Italia la rete elettrificata è un terzo della rete totale in esercizio, in Sardegna, invece, di ferrovie elettrificate non ve ne sono.

A complicare ancor più le cose occorre tenere presente che i chilometri 966 di rete delle ferrovie concesse, in Sardegna, sono gestiti da tre aziende: quella delle ferrovie

complementari, che ha i due terzi della rete in concessione, cioè chilometri 615; quella delle strade ferrate sarde, che ha 237 chilometri e quella delle ferrovie meridionali, che ne ha 114.

Ma vi è ancora di peggio, ed è che questi tre gruppi di linee secondarie, tutte a scartamento ridotto, non hanno fra loro alcun collegamento: il che vuol dire che, per esempio, un carro ferroviario merci di una di queste tre aziende non ha modo di circolare sulle linee delle altre due aziende, per cui le merci possono soltanto giungere a destinazione dopo ripetuti trasbordi.

Da queste considerazioni, non si può non venire alla amara constatazione del trattamento di tipo coloniale fatto alla Sardegna per quanto concerne anche la rete ferroviaria. Lo Stato, infatti, anziché provvedere direttamente a sviluppare la rete statale delle ferrovie, si è limitato a gestire le linee ferroviarie principali, assumendone la gestione diretta circa 30 anni or sono, con un provvedimento di statizzazione. Come abbiamo visto questa rete è di appena 414 chilometri, con un tracciato che non può essere considerato soddisfacente, e che ha ancora molte deficienze, sebbene le ferrovie gestite dallo Stato funzionino notevolmente meglio di quelle a concessione. Ma, all'infuori di questa linea principale, lo Stato ha preferito affidare la costituzione e la gestione delle altre linee ferroviarie dell'isola ad imprese private, le quali si sono mosse soprattutto secondo i loro particolari interessi, spesso in contrasto ed in disprezzo degli interessi generali della Sardegna e dell'economia isolana, in un settore che come quello dei trasporti ha un preminente carattere di pubblica utilità. Queste imprese hanno sfruttato al massimo quel patrimonio che ad esse ha affidato lo Stato concedendo loro la gestione di quelle ferrovie.

Vediamo qual'è la situazione di queste ferrovie in concessione. Ho detto che uno dei più gravi inconvenienti della rete delle ferrovie concesse (che ripeto rappresenta un complesso di 966 chilometri di linee a scartamento ridotto) è che queste linee non sono collegate fra loro, neanche quelle appartenenti ad una stessa azienda, come avviene per le ferrovie complementari sarde che hanno in gestione due gruppi di linee: una per 432 chilometri, che fa capo a Cagliari, e l'altra per 191 chilometri che fa capo a Macomer, che non hanno tra loro nessun diretto collegamento. Le linee della seconda azienda, le strade ferrate sarde, che sono nel nord dell'isola, in provincia di Sassari, non sono colle-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

gate con le linee dei gruppi di linee centrali, né con quelle delle ferrovie meridionali, pure a scartamento ridotto.

Cosicché ciascuna di queste aziende funziona per conto proprio, con propria attrezzatura, con proprio materiale mobile, con propri uffici, moltiplicando in questo modo le spese di gestione.

A che cosa porta questa situazione? Al fatto che i veicoli non possono passare da una rete all'altra, e al fatto, inoltre, che per le merci sono necessari numerosi trasbordi. Per esempio, un carico di merci che da Tempio, in provincia di Sassari, sia diretto a Bosa, in provincia di Nuoro, deve subire un primo trasbordo a Monti, dalla linea a scartamento ridotto alle ferrovie dello Stato, fino a Macomer; qui nuovo trasbordo dalle ferrovie statali a quelle a scartamento ridotto delle ferrovie complementari, che porterà il carico fino a Bosa. Ovvero, quello stesso carico di merci potrà essere avviato dalle strade ferrate sarde da Tempio a Sassari, trasbordate poi alle ferrovie statali a Sassari e successivamente alle complementari, a Macomer, per giungere infine a Bosa. Ora, non c'è dubbio che questi continui trasbordi aumentano il costo del trasporto, e gravano sensibilmente sul prezzo di vendita delle merci.

Esiste così un complesso di inferiorità nell'andamento dei servizi ferroviari, che pesa gravemente sull'economia sarda ed ostacola lo sviluppo del traffico interno dell'isola. Basti pensare che questa situazione richiede oggi una maggiore dotazione di materiale rotabile, di attrezzature, di uffici, e ritarda l'avviamento delle merci alla loro destinazione.

Altro gravissimo inconveniente della rete ferroviaria sarda in concessione è che queste ferrovie sono costituite da impianti e materiali ormai antiquati, che non rispondono più, e per il logorio e per le condizioni in cui furono a suo tempo costruiti, alle esigenze moderne del traffico e al suo sviluppo.

Infine — terzo inconveniente, e anche esso gravissimo — è il comportamento delle aziende concessionarie, le quali esagerando le difficoltà di gestione, per fini inconfessabili, hanno lasciato deperire il materiale e le attrezzature, eseguono il servizio in modo pietoso e veramente indegno e trattano anche il personale con sistemi intollerabili.

Prendo ora in esame il maggiore complesso di linee concesse, quello dell'Azienda ferrovie complementari sarde, la quale gestisce i due terzi delle linee concesse: 615

chilometri sui 966 di tutta la rete a scartamento ridotto.

Il 18 dicembre si è tenuto a Macomer il congresso regionale dei lavoratori aderenti al sindacato autoferrotanvieri della Sardegna, nel quale è organizzata la maggioranza dei dipendenti delle ferrovie concesse. A questo congresso i rappresentanti del personale delle ferrovie complementari hanno fatto una relazione interessantissima che ho qui sott'occhio. Questa relazione dimostra, intanto, una volta di più, che i lavoratori non vedono soltanto ed esclusivamente i problemi inerenti alle loro rivendicazioni e non si limitano a porre le loro richieste particolari, ma si interessano di tutto l'andamento dell'azienda, sono capaci di vederne i problemi di gestione, sono maturi per dare giudizi seri e profondi sui problemi tecnici e amministrativi dell'azienda, sul modo come l'azienda gestisce il patrimonio affidato ad essa dallo Stato e come spende le sovvenzioni che riceve dallo Stato. Per cui lo Stato stesso avrebbe maggiore possibilità di controllo se in queste aziende vi fossero i consigli di gestione.

Dunque, l'attuale società delle ferrovie complementari sarde è quella stessa che il primo gennaio 1921 concludeva con lo Stato una convenzione in virtù della quale, oltre alle linee che già gestiva, otteneva l'assegnazione in gestione anche delle ferrovie secondarie, già gestite dalla omonima società fin dal 1886. La convenzione ebbe differenti vicende, non venne rispettata completamente dalla società, ci fu un periodo di gestione commissariale (commissario fu allora, mi pare, l'attuale direttore generale della motorizzazione civile, professor Vallecchi) e nel 1926, dopo lunghe trattative, si addivenne alla stipulazione di una nuova convenzione, che è quella attualmente in vigore e che dovrebbe esser valida fino al 1976. Questa convenzione, chissà mai per quali misteriose influenze (ma si era già in regime fascista e molte cose allora misteriose si possono ora spiegare benissimo!) aggravò lo Stato e liberò la società da vincoli precedentemente assunti, dando alla società stessa padronanza assoluta sulla rete gestita, con obblighi unilaterali per lo Stato che doveva corrispondere alla società una sovvenzione annua di lire 7 milioni, in aggiunta alla ordinaria sovvenzione di esercizio di due mila lire per chilometro di linea. La società con tale convenzione veniva garantita da ogni rischio, restava padrona di tutti i proventi di esercizio, e non assumeva nessun obbligo nei ri-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

guardi dell'uso del materiale con riferimento al suo miglioramento, alla sua conservazione, alla sua sostituzione. Così la società risultò alleggerita di molti obblighi ed evidentemente avvantaggiata. Di conseguenza le Complementari sarde, pur intascando per decenni le sovvenzioni dello Stato hanno lasciato andare alla malora il materiale che oggi si trova in condizioni pietose. Gli impianti di questo importante tronco ferroviario, mai sostituiti, sono ancora, come ho detto, quelli del 1886 e l'intero complesso del materiale mobile ed immobile è completamente logorato.

A questo proposito la relazione del rappresentante dei dipendenti delle Complementari, presentata al congresso sindacale di Macomer, dice testualmente: « L'armamento è insufficiente al traffico di oggi ed al peso dei convogli che necessiterebbe impiegare senza tener conto che le velocità ammissibili e consentite sono di molto inferiori a quelle che occorrerebbero per un più proficuo impiego della rete. Tale armamento — continua la relazione — specie in riguardo alle rotaie sottoposte all'uso di oltre un sessantennio e mal ridotte, e al 70 per cento delle traverse inservibili (perchè da anni non vengono sostituite con altre nuove), mette in pericolo continuo l'intera circolazione dei treni. Gli impianti sussidiari — stazioni, piazzali, magazzini merci, macchinari di servizio e di sollevamento e macchinari delle officine — che sono rimasti anche essi invariati dall'apertura dell'esercizio ad oggi, e perciò inadeguati alle aumentate necessità del traffico, non sono nemmeno paragonabili alle attrezzature delle più modeste linee ferroviarie moderne. E così, la società, interessata solo al proprio beneficio e ignorando completamente gli interessi della Sardegna, si è preoccupata soprattutto di assicurarsi il proprio tornaconto sottoponendo il materiale, gli impianti e tutti i mezzi tecnici affidati ad essa in gestione dallo Stato, ad uno sfruttamento esoso, riducendo così in condizioni disastrose tutta la rete ferroviaria di quel complesso.

« I treni — prosegue più oltre la stessa relazione — trasportano un numero maggiore di viaggiatori per carrozza in rapporto a quelli che avrebbero dovuto portare per la loro capienza. Ciò si verifica per due ragioni: perchè non esiste un numero sufficiente di vetture e di carri necessari al traffico; e perchè essendo tassativo rimanere entro un determinato limite di tonnellaggio a causa degli insufficienti mezzi di trazione, si rende indi-

spensabile ridurre il numero delle vetture viaggiatori per aggiungere qualche carro merci. I carri merci in attività di servizio sono completamente sprovvisti di copertoni in contrasto con le vigenti disposizioni di legge; i carri merci sono privi di piombi, che sono la garanzia del cliente, manca perfino la colla per attaccare ai colli i bollini della spedizione. Tutto ciò porta ad una grave responsabilità del personale, il quale spesso viene anche punito ».

Questo dice la relazione del delegato sindacale.

Ed ecco ora qualche segnalazione scelta fra le tante, e continue, apparse sulla stampa isolana la quale si occupa sovente del modo veramente indegno in cui funzionano queste ferrovie. In un articolo apparso sulla *Nuova Sardegna* di Sassari, del 15 novembre ultimo scorso, si dice: « È da ritenere che i dirigenti centrali del Ministero trasporti, e cioè quelli della direzione generale motorizzazione civile trasporti in concessione, sappiano che nelle ferrovie complementari, ad eccezione delle tre province, esiste sempre lo stesso materiale rotabile e di linea del 1886 ». E l'articolo continua: « Sanno anche al Ministero che il personale non può eseguire la pulizia dei vagoni perchè non ha il necessario. I vagoni si spazzano con scope di brughiera o con rami di lentischio; gli stracci e i cascami occorrenti per la pulizia dei vagoni vengono raccattati ove è facile trovarne, negli immondezzi. Tutti quelli che hanno necessità di viaggiare sulle linee di questo compartimento viaggiano in vagoni luridi; i viaggi sono pericolosi, in vetture senza vetri e senza gabinetti e in cui piove dentro. I dipendenti delle ferrovie non possono far di meglio perchè i loro superiori non li forniscono del materiale occorrente a migliorare le tristi condizioni della rete in genere ».

Come tratta poi il personale dipendente questa società delle complementari sarde? Ritorniamo alla relazione già citata. In essa si dice:

« 1°) L'azienda delle complementari sarde non versa i contributi assicurativi e di previdenza all'I. N. P. S., neanche per quella parte che regolarmente incassa dal personale, dal 31 dicembre 1946. Ha quindi un debito per oltre 44 milioni. Conseguenza di questo è che il personale che viene collocato in quiescenza rimane degli anni prima che gli venga liquidata la pensione. La omessa assicurazione è stata fatta presente moltissime volte ai competenti organi di vigilanza ed ai Ministeri del lavoro e dei trasporti, ma nessuno di questi è mai intervenuto.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

« 2°) La società delle ferrovie complementari ha un debito verso la Cassa soccorso malattie del personale, dal quale incassa regolarmente i contributi, per 25 milioni di lire. La situazione del personale nel campo assistenziale per questa ragione è veramente dolorosa e indegna per una nazione democratica. Infatti non si pagano regolarmente i sussidi di malattie; gli ospedali rifiutano il ricovero degli agenti e familiari ammalati per il motivo che la Cassa soccorso è debitrice verso quelle amministrazioni per molte centinaia di migliaia di lire; e viene accettato il ricovero solamente mediante versamento di somme a garanzia del pagamento da parte degli agenti. I medici sociali trascurano l'assistenza ai ferrovieri e in molti casi la rifiutano in quanto da anni non vengono loro pagati gli onorari. I fornitori di medicinali rifiutano di somministrare agli agenti i medicinali stessi sempre per il motivo che la Cassa soccorso è debitrice verso di loro per molti milioni di forniture effettuate negli anni scorsi. Neanche i ricettari ai medici vengono forniti in quanto le tipografie rifiutano le commissioni per la Cassa soccorso perchè non sono state pagate.

« 3°) Non vengono coperti i quadri organici del personale.

« 4°) Molti agenti vengono adibiti a mansioni inerenti la sicurezza dell'esercizio con qualifica di manovale.

« 5°) La maggior parte degli agenti esplica mansioni di grado superiore, pur senza averne la qualifica e in questa posizione vengono tenuti per anni senza che venga loro riconosciuto il diritto già acquisito all'avanzamento, dimostrando così un palese sfruttamento del personale.

« 6°) Le paghe e gli stipendi non vengono corrisposti regolarmente: succede che il personale della linea ha già prestato la sua opera per oltre due mesi prima che percepisca la paga di un solo mese.

« 7°) Vengono violate le norme sullo stato giuridico del personale e specialmente quelle stabilite dalla legge n. 363 sul passaggio in ruolo degli avventizi. Infatti, mentre la predetta legge dispone che debba essere passato in ruolo tutto quel personale necessario per la copertura dei posti in organico, anche se non posseggono i 5 anni di servizio, l'azienda continua a tenerli straordinari anche oltre i cinque anni. E in caso di nuove assunzioni, questi vengono considerati anch'essi straordinari, mentre la legge dispone che le assunzioni devono essere fatte in ruolo. È chiaro che se l'azienda ha necessità di assu-

mere altro personale, tutto quello in servizio deve essere prima inquadrato in ruolo.

« 8°) Vi sono agenti e vedove di agenti che da oltre un anno attendono la liquidazione delle indennità dovute.

« 9°) Non è stata ancora distribuita al personale la massa vestiario spettantegli da contratto per il decorso anno 1948 ed è quasi maturato il diritto per il 1949.

« 10°) Non è stato pagato a tutto il personale il 5 per cento per competenze accessorie sulla gratifica natalizia per il 1948; anche questo spettante per contratto ».

Queste sono le principali inadempienze dell'azienda verso i suoi dipendenti, le condizioni di trattamento fatto al personale delle Complementari sarde.

Per quanto riguarda la società « Strade ferrate sarde », anche se in questa azienda le condizioni del materiale e degli impianti sono alquanto migliori (perchè di più recente costruzione sono le linee Sassari-Tempio e Tempio-Palau) per tutto il resto anche qui le condizioni di servizio e di trattamento del personale sono pressoché identiche a quelle delle complementari.

Generalmente sono pertanto, nelle linee concesse sarde, il modo indecoroso ed intollerabile con cui sono servite le popolazioni, il sistema di amministrazione, che non ha nessun controllo serio da parte dello Stato, le condizioni del personale ferroviario. Ed allora ci si può chiedere: se questa situazione è vera, come è vera, se la situazione di queste ferrovie è così disastrosa e queste condizioni sono intollerabili, che fare? Sopprimere o potenziare queste linee? Noi pensiamo che a questa domanda si debba rispondere che non si deve sopprimere; si deve invece ammodernare, migliorare e potenziare. Noi sappiamo che si parla di soppressione, di chiusura graduale di linee concesse, della loro sostituzione con servizi automobilistici. E si ha l'impressione che questo sia stato l'orientamento del Ministero dei trasporti, almeno fino a quando vi è rimasto l'onorevole Corbellini.

Vorrei sapere se anche ella, onorevole D'Aragona, assumendo il dicastero dei trasporti ha accettato questo orientamento, questa direttiva del suo predecessore. Io lo feci, onorevole D'Aragona, nel febbraio scorso, un'interrogazione sul destino riservato al tronco Tempio-Monti, delle Strade ferrate sarde. In quell'occasione, nella sua risposta, ella mi comunicava, l'8 febbraio 1950: « Lo ispettorato generale della motorizzazione civile trasporti concessi ha da tempo predi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

spòsto lo studio organico del piano di sistemazione generale delle comunicazioni della Sardegna allo scopo di meglio coordinare i servizi esercitati dalle ferrovie in concessione con quelli delle linee automobilistiche. In tale piano è prevista anche la possibilità di sospendere l'esercizio ferroviario su alcune linee la cui gestione è grandemente deficitaria, sostituendola con autoservizi più adatti alle esigenze del traffico. Fra queste — concludeva ella — potrebbe essere compresa la linea Tempio-Monti sulla quale attualmente il movimento viaggiatori e merci è molto esiguo».

Dunque, in un documento ufficiale, che proviene da lei, onorevole ministro, si parla di sospendere l'esercizio ferroviario su alcune linee, come ella si esprime nella sua risposta. Ebbene, sappia, onorevole D'Aragona, che tutti i sardi, in questa materia, non sono affatto d'accordo con una tale impostazione del problema delle ferrovie in concessione. Nella seconda decade del novembre scorso si è tenuto a Cagliari, indetto dalle tre camere di commercio dell'isola, un congresso regionale dei trasporti, al quale era presente anche un rappresentante del suo Ministero, il professor Vallecchi. A quel congresso erano presenti i rappresentanti politici e sindacali, i delegati di tutte le province e di tutte le categorie della Sardegna, dagli industriali e dai commercianti ai lavoratori sardi. In quel congresso, fu esaminata la situazione di tutti i trasporti, particolarmente delle ferrovie dell'isola. E fu anche esaminata allora la eventualità di soppressione e di sospensione.

Orbene, quel congresso fu unanime nel respingere ogni progetto di sopprimere o sospendere qualunque tratto delle ferrovie in esercizio nell'isola; e fu anche unanime nel prendere posizione in difesa delle ferrovie.

Nella mozione conclusiva di quel congresso — che, come ho detto, rappresenta l'opinione di tutti i sardi — si dichiarava che: « Non è ammissibile, né accettabile che si deroghi con palese ingiustizia, proprio in Sardegna, al criterio a cui si è sempre ispirata, in sede nazionale, l'azione governativa nel settore dei trasporti ferroviari, considerandoli come servizi pubblici di prima necessità, cui l'amministrazione statale ha fatto normalmente fronte, prescindendo da criteri di mera gestione economica ».

Dopo di che la mozione afferma: « L'esigenza inderogabile, per i sardi, che il complesso ferroviario isolano (con particolare riguardo alle linee a scartamento ridotto) non venga mutilato, e invece, che secondo la

ferma volontà della popolazione l'attuale complesso sia efficacemente e razionalmente modernizzato per essere base sicura della rinascita della Sardegna ».

Onorevole ministro; questa è proprio l'opinione e la volontà di tutti i sardi, espressa alla presenza dell'illustre professore Vallecchi, rappresentante del ministro di allora, Corbellini, che aveva promesso di presenziare personalmente a quel congresso; ma che ritenne poi più opportuno mandare un osservatore.

Questa opinione e volontà di tutti i sardi è stata ribadita ancora al congresso di Macomer, degli autoferrotrenviari, congresso di cui ho citato per altre ragioni la relazione sulla situazione delle ferrovie complementari. È stata riconfermata poi solennemente, anche in quella grandiosa manifestazione di risveglio isolano che è stato il congresso del popolo sardo per la rinascita della Sardegna, che si è tenuto a Cagliari il 7 maggio di quest'anno, e che, fra gli altri problemi della rinascita sarda, ha esaminato anche il complesso problema dei trasporti ferroviari e delle comunicazioni marittime.

Dopo il congresso dei trasporti del novembre scorso, a Cagliari, il gruppo parlamentare sardo, che comprende tutti i parlamentari della Sardegna, faceva sua quella mozione e inviava una delegazione dall'onorevole Corbellini, per invitarlo ad esprimere pubblicamente e senza equivoci la sua opinione su quello che era stato fissato nella mozione in riguardo ai trasporti ferroviari e alle concrete proposte avanzate.

L'onorevole Corbellini fu molto prudente allora nel pronunciarsi (ero presente anche io in quella commissione) e promise di dare una risposta scritta. Ma questa risposta non venne mai. Il che ha confermato a noi sardi l'orientamento che aveva allora il Ministero.

Ed ora chiedo a lei, onorevole D'Aragona, di rispondere chiaramente alla richiesta del gruppo parlamentare sardo in questa materia, di rispondere cioè sul contenuto della mozione votata a Cagliari nel novembre scorso. Che cosa intende fare il Ministero? Ivi è detto chiaramente che la popolazione sarda non desidera, non vuole nessuna mutilazione delle sue linee ferroviarie, ma desidera il razionale e conseguente, ammodernamento e potenziamento.

L'isola ha un patrimonio di ferrovie che va mantenuto, rendendolo efficiente e adeguato alle proprie esigenze. Non solo, ma tale patrimonio va ulteriormente sviluppato e potenziato, sia per quanto si riferisce alla

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

rete statale, sia per quanto si riferisce alla rete in concessione.

Ed allora, mi permetta, onorevole ministro, che io le parli di quelli che sono i provvedimenti per questo ammodernamento e potenziamento delle linee ferroviarie sarde, che sono nel voto, nelle aspirazioni e nell'attesa dei sardi. Come ho già detto, il congresso di Cagliari si è espresso per un efficace e razionale ammodernamento di tutto il complesso ferroviario dell'isola. E che cosa ha proposto questo congresso per la rete statale? Ha proposto che si proceda come primo passo per il suo ulteriore potenziamento, alle seguenti opere più urgenti: sollecita definizione dei lavori relativi alla costruzione della linea Villamassa Sargia-Carbonia; costruzione del doppio binario sulla Cagliari-Decimo; miglioramento degli impianti nelle principali stazioni della rete isolana statale, con particolare riguardo per Olbia; impianto di una terza rotaia sulla Sassari-Porto Torres, per consentire ai carri merci delle linee a scartamento ridotto, facendo capo a Sassari, di arrivare direttamente a Porto Torres senza subire dei trasbordi; infine, introdurre nelle linee materiale mobile nuovo, moderno, soprattutto automotrici.

Io non so se ella, onorevole ministro, ha viaggiato non in automobile od in treno speciale, ma nelle littorine ordinarie che vengono utilizzate oggi nella linea principale Cagliari-Sassari e viceversa, con vetture di prima e di seconda classe; non so se ella conosca lo stato in cui si trovano queste littorine, ma io so che i passeggeri che viaggiano su di esse sono sottoposti a tali sbalottamenti da arrivare storditi e sconvolti alla fine del viaggio. Si tratta di vetture che circolano ormai da troppo tempo. Erano stati promossi, per la Sardegna, provvedimenti, proprio per quella linea statale. Si era promessa la immissione di littorine e di automotrici nuove e perfezionate, in grado di assicurare un viaggio confortevole, ma fino ad ora non sono venute.

Sono compresi nello stato di previsione 1950-1951 che stiamo esaminando, i necessari stanziamenti per le opere di ammodernamento tecnico delle ferrovie dello Stato, anche in Sardegna? E quali opere sono previste in Sardegna nel programma triennale della ricostruzione ferroviaria di cui si parla nella relazione?

Comunque, in tale programma di ricostruzione e di ammodernamento, per quanto concerne il settore della elettrificazione, non vedo che si parli della Sardegna: vuol dire che le ferrovie dello Stato non si sono poste ancora

il problema della elettrificazione delle ferrovie sarde, o vuol dire che si esclude *a priori*, in generale, la possibilità di elettrificare le ferrovie sarde? Eppure la Sardegna è ricca di carbone, col quale si possono alimentare stazioni termoelettriche a bocca di miniera, e ricavare da esse l'energia necessaria anche per le ferrovie.

Io non sono un tecnico, non ho approfondito il problema, comunque domando: perchè le ferrovie dello Stato non possono costruire una propria centrale termoelettrica in Sardegna, come hanno fatto e fanno altrove, costruendo direttamente o in compartecipazione? Sarei curioso di conoscere, in materia, l'opinione dell'onorevole ministro.

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, anche per queste il congresso di Cagliari del novembre scorso ha avanzato delle precise proposte, che riassumo avendo sott'occhio la mozione allora votata: immediato rafforzamento dei binari e rettifica delle curve di tutte le ferrovie concesse, con speciale riguardo alla situazione delle ferrovie complementari, pregiudizievole alla sicurezza dell'esercizio; ordinazione delle automotrici necessarie per il trasporto celere dei viaggiatori anche sulle linee in concessione (su queste linee, con determinati ammodernamenti, potrebbero egregiamente funzionare delle automotrici, littorine, con risparmio di tempo e maggiore comodità per i viaggiatori); costruzione della Martis-Chilivani, della Sorgono-Onniferi e della Villacidro-Siliqua, per collegare tutte le reti a scartamento ridotto; la trasformazione a scartamento normale della Macomer-Nuoro e della Sassari-Alghero; immediata adozione di provvedimenti atti ad assicurare al personale la tempestività nel pagamento dei salari e l'assistenza medica e previdenziale.

Faccio speciale appello a lei, signor ministro, su questo problema del tempestivo pagamento dei salari e dell'applicazione dell'assistenza medica e della previdenza sociale perchè questi problemi assillano letteralmente il personale. Ogni mese si ripete lo stesso inconveniente: il giorno della paga le compagnie non pagano. Vengono allora delegazioni del personale a bussare al Ministero. Ed il Ministero dopo faticose trattative assegna milioni. Penso che molto spesso si speculi da parte delle aziende in questo campo. Ma il personale bisogna pagarlo in tempo. Ed il Ministero dei trasporti deve dare questa assicurazione al personale.

Nella relazione si parla di uno schema di disegno di legge già presentato al Consiglio.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

dei ministri per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie concesse: a pagina 11 la relazione dice che tale disegno di legge assicura la produttività o, quanto meno, la minore onerosità dell'esercizio con l'esecuzione di opere di trasformazione di impianti e di sistemi di trazione, e con l'impiego di nuovo materiale rotabile.

Noi sardi ci auguriamo che questo disegno di legge tenga largamente conto dell'esigenze anche delle ferrovie sarde. Ma noi sappiamo che le compagnie hanno determinati interessi propri e spesso mettono volentieri i bastoni fra le ruote a certi provvedimenti. Lo Stato ha non solo la possibilità ma anche il dovere, nell'interesse della nazione e particolarmente della Sardegna, di denunciare, se occorre, le convenzioni con le società concessionarie, di scioglierne i vincoli e di procedere alla statizzazione, come fece 30 anni fa proprio in Sardegna, riscattando quelle che oggi sono ferrovie dello Stato.

Questa soluzione radicale è nelle aspirazioni del popolo sardo. Esso sa che le ferrovie dello Stato, nonostante i difetti, funzionano indubbiamente meglio di quelle concesse e sa come vengono amministrate e gestite le ferrovie in concessione. Se poi, per quest'ultimo settore, le cose non dovessero rapidamente migliorare, una forte agitazione popolare si solleva in tutta l'isola per cacciar via dalla terra sarda i signori di certe società concessionarie che credono di poter trattare ancora il popolo sardo come un popolo da sfruttare con sistemi coloniali.

• I sardi non si acquieteranno finché lo Stato non avrà riscattato le reti ferroviarie in concessione per gestirle direttamente; i sardi non si acquieteranno finché non vedranno funzionare normalmente le ferrovie dell'isola, coscienti che questo è proprio uno dei problemi base del rinnovamento della vita isolana.

Passo a trattare brevemente il problema delle comunicazioni marittime. Questo è un altro dei problemi fondamentali dell'isola, e anche di esso si è occupato il congresso regionale dei trasporti, tenutosi nel novembre scorso a Cagliari, e l'argomento ha formato oggetto di una apposita mozione pure accolta con l'unanime consenso di tutta l'opinione pubblica dell'isola. In quella mozione si riafferma la necessità economica e politica di raccorciare le distanze che dividono la Sardegna dalla penisola, non solo come « fattore tempo », ma altresì come « fattore costo » e come « fattore d'aggio ». Ciò detto, la mozione propone, per il migliorameto imme-

diato delle comunicazioni marittime tra l'isola e il continente, i seguenti provvedimenti: 1°) che siano ultimate le opere in corso e quelle altre necessarie per la razionale sistemazione ed attrezzatura dei porti e dei punti di approdo isolani; 2°) che siano assegnate navi di linea di maggiore capacità e velocità che possano percorrere la traversata marittima Olbia-Civitavecchia in non più di 7-8 ore.

In proposito, ricordo che nel dicembre scorso, quando ci recammo dall'onorevole Corbellini (che aveva allora l'interinato della marina mercantile), il ministro ci mostrò delle fotografie dicendoci: « queste sono le navi in costruzione per la linea Olbia-Civitavecchia ». Sono passati quasi sei mesi, da allora. Non sappiamo a che punto sia giunta la costruzione di dette navi. Ci auguriamo che la loro ultimazione sia sollecita e che navi moderne, capienti e più celeri costruite per questo servizio siano presto completate e possano entrare in linea.

Comunque, è necessario provvedere anche prima che siano ultimate queste navi, le quali credo che pure con la migliore buona volontà — ed in proposito spero che l'onorevole ministro vorrà darci più precisi ragguagli — non saranno in linea prima di due anni. La società concessionaria attuale deve provvedere ad immettere subito sulla Olbia-Civitavecchia navi più rapide. Oggi occorrono addirittura 13 ore per compiere quel viaggio!

Si è chiesto, inoltre, al congresso di Cagliari: « 3°) che vengano impostate, oltre le navi di linea, speciali navi-traghetto per il servizio misto Olbia-Civitavecchia, a gestione statale, per risolvere nel modo più radicale il controverso problema delle tariffe marittime; 4°) l'applicazione delle tariffe differenziali ferroviarie per l'intero percorso ferroviario e marittimo, il ripristino della linea diretta Cagliari-Civitavecchia e l'applicazione al trasporto delle autovetture di speciali tariffe di favore quando le autovetture siano accompagnate da passeggeri che vengono in Sardegna per ragioni di commercio o di turismo ». Questo per incrementare il commercio e il turismo dell'isola. E infine è stata chiesta l'estensione dei servizi cumulativi a tutte le merci per tutte le parti e per tutte le stazioni da e per la Sardegna. Queste medesime richieste sono state ulteriormente ribadite al primò convegno regionale delle comunicazioni marittime, che si è riunito in Olbia il 23 aprile scorso, e poi ancora al congresso della rinascita sarda che ho già ricordato.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Sono richieste anche queste, che esprimono l'aspirazione e la volontà di tutto il popolo sardo.

Recentemente è venuto in Sardegna l'onorevole Tambroni, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. È venuto, secondo quanto è stato detto, per rendersi conto delle esigenze dell'isola in materia di comunicazioni marittime e di sistemazione dei porti. Può dirmi qualcosa, onorevole Simonini, dei risultati, delle indagini dell'onorevole sottosegretario dopo il suo viaggio in Sardegna? Le sarò molto grato, se vorrà trovare modo di parlarci di queste cose. Ma soprattutto, le sarò grato se ella vorrà dire qualche cosa di preciso per quanto riguarda la stazione marittima di Olbia, problema che interessa vivamente non solo la cittadinanza di Olbia, ma anche tutta la popolazione della provincia di Sassari e dell'intera Sardegna. A quali conclusioni è giunto l'onorevole Tambroni dopo i contatti che ha avuto ad Olbia, sulla necessità della costruzione di una stazione marittima nella parte interna di quel porto?

Io mi auguro che il sottosegretario sia giunto a una conclusione favorevole alla costruzione di detta stazione. Ma finora però non abbiamo visto nessun segno di questo assenso, né alcuna indicazione è stata data in questa materia dopo il rientro dell'onorevole Tambroni, nonostante che la popolazione di Olbia lo abbia pregato di far conoscere presto il suo punto di vista.

Certo è che la popolazione di Olbia e l'opinione pubblica di tutta la Sardegna attendono con ansia una definizione favorevole del problema. Ci vuole o non ci vuole la stazione marittima ad Olbia? Ecco la questione alla quale bisogna rispondere. Taluno dice che vi è già una stazione al molo della Isola Bianca, e che essa è sufficiente alla necessità del traffico. Chiunque, però, abbia vista la stazione dell'Isola Bianca non può non riconoscere che essa non corrisponde alle presenti esigenze del traffico, e alle previsioni del suo ulteriore sviluppo. Al molo dell'Isola Bianca non possono attraccare navi di medio e grosso tonnello, per il carico-scarico delle navi; anzitutto perché vi ormeggiano ogni giorno le navi del servizio Olbia-Civitavecchia; e quando vi è ormeggiata una di queste navi non sono possibili operazioni per altre navi. In secondo luogo, la banchina è molto stretta e non consente operazioni di carico e scarico di merci per più navi contemporaneamente. Le grosse navi da carico, devono restare in rada ed effettuare le loro

operazioni per mezzo di piattaforme e di piccole imbarcazioni con evidente perdita di tempo e maggiorazione dei costi.

Recentemente è così accaduto ad una nave *Liberty*, che giunta a Olbia per caricare sughero, ha dovuto farlo restando in rada, lontana dalla banchina. È necessario, dunque, costruire la stazione marittima nel porto interno di Olbia. Proposte in tal senso furono a suo tempo avanzate dalle autorità locali, e fu presentata al Ministero competente la relativa richiesta. Al primo progetto si era già data un'approvazione di massima; poi erano sorte delle divergenze di carattere tecnico. Il genio civile di Sassari venne incaricato di compilare un nuovo progetto. Questo progetto nel mese di aprile scorso, a quanto ho appreso dalla stampa, è stato presentato dal provveditorato delle opere pubbliche di Cagliari al Ministero della marina mercantile. Sembravano oramai superate le difficoltà che avevano ritardato le decisioni conclusive, e si parlava perfino del prossimo stanziamento di 200 milioni destinati a tale opera. La notizia ottimistica aveva rallegrato l'animo dei cittadini di Olbia, e di tutti i sardi. E specialmente di quei 900-1000 disoccupati che vi sono quasi permanentemente ad Olbia, aggravandovi sensibilmente la situazione di disagio.

Ora, pare che le cose siano tornate in alto mare. Il 2 maggio si attendeva la decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che doveva esaminare il progetto e decidere; ma il consiglio superiore dei lavori pubblici il 2 maggio non ha approvato il progetto, non ha deciso l'inizio dei lavori ed ha invece sospeso ogni decisione. Che cosa è avvenuto? Può dirne qualche cosa l'onorevole ministro della marina mercantile? Io la prego, onorevole Simonini, di tenere presente che si tratta di un'opera di grande interesse per tutta la Sardegna, indispensabile allo sviluppo prevedibile del porto di Olbia e del traffico sulla Olbia-Civitavecchia. Io spero che ella non vorrà lasciare insabbiare il progetto, e lasciar cadere questa opera così necessaria e utile all'avvenire della Sardegna.

Prima di concludere vorrei dire poche parole soltanto sul problema delle tariffe sul servizio Olbia-Civitavecchia. Secondo le assicurazioni che ella, onorevole ministro, ha dato più volte in questi ultimi mesi, pare dunque che la questione delle tariffe differenziali sulla linea Olbia-Civitavecchia stia per essere definita. È stato dato recentemente l'incarico alla « Tirrenia » di studiare

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

l'applicazione di quelle tariffe. Mi pare che questo studio duri un po' troppo a lungo! Noi ricordiamo gli impegni che erano stati assunti alla Camera quando, otto mesi or sono, il ministro Saragat, che reggeva allora il Ministero della marina mercantile, riconosceva le nostre richieste di eguale prezzo per eguale percorso, e prometteva provvedimenti. Ricordiamo anche l'impegno solenne che fu preso in quella occasione dal Presidente del Consiglio, che prometteva un attento esame del problema. Però, dopo otto mesi, dobbiamo constatare che, nonostante le assicurazioni, le tariffe ancora sono quelle di prima, e che sulla Olbia-Civitavecchia si paga tuttora un prezzo maggiore di quello che si paga per eguale percorso sulle ferrovie dello Stato.

Noi insistiamo perché questo studio finisca una buona volta e chiediamo che le sospirate tariffe differenziali vengano infine introdotte in questa linea. Però, vi è un'altra questione che preoccupa i sardi in questo momento.

Noi ci chiediamo se si tratti anche delle tariffe per le merci. Questa è una questione molto seria. Circola la voce che le tariffe differenziali si applicheranno solo nei riguardi dei passeggeri, ma non per le merci. Non vogliamo crederlo.

Le dirò, onorevole Simonini, che per le merci la cosa è altrettanto importante, se non lo è di più, che per i passeggeri. Oggi, per i trasporti di merci dalla Sardegna al continente e viceversa, si pagano tariffe da tre a cinque volte maggiori per l'eguale percorso in continente. Questa situazione non deve essere più oltre prolungata. Bisogna che questo problema venga risolto come quello per le tariffe per i viaggiatori. Bisogna che anche in questa materia la Sardegna ottenga giustizia.

Noi sardi comprendiamo bene che per risolvere questi problemi, insieme agli altri fondamentali per la rinascita dell'isola, occorre un notevole sforzo di investimento da parte dello Stato; ma a questo sforzo lo Stato è impegnato da una legge costituzionale, che è lo statuto speciale per la regione sarda; e, inoltre, si tratta di investimenti produttivi che influendo sulle cause e i fattori dello stato di depressione dell'isola agirebbero favorevolmente, ravvivandone la vita e l'attività economica, e contribuendo ad eliminare la sua arretratezza: il che gioverebbe al progresso non solo della Sardegna, ma di tutta la nazione. (*Applausi all'estrema sinistra - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Liguori, il quale ha altresì presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che è necessario potenziare ulteriormente la nostra marina mercantile, sia per quanto riguarda il tonnellaggio, sia soprattutto per quanto riguarda i tipi e le caratteristiche delle navi, che devono essere di qualità, atte a tener fronte alla concorrenza internazionale e ad affermare la nostra marina nei traffici non solo nazionali, ma anche in quelli mondiali;

considerato che è necessario un programma di costruzioni navali poliennale, almeno decennale, ispirato ad ampie vedute;

considerato altresì che è necessario rivedere i criteri per il risarcimento dei danni di guerra all'armamento nazionale;

considerato che i servizi della pesca devono essere unificati e che è necessario reprimere la pesca di frodo;

considerato infine che urge rendere una buona volta giustizia ai pensionati marittimi che ricevono pensioni irrisorie;

mentre esprime vivo compiacimento per il varo dei transatlantici *Giulio Cesare* ed *Australia*,

fa voti

che il Governo ispiri a queste direttive la sua opera ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

LIGUORI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, pochi mesi sono trascorsi dai giorni in cui discutemmo il bilancio della marina mercantile del precedente esercizio finanziario. Il Parlamento allora trattò troppo rapidamente quel bilancio, e rilievi al riguardo furono fatti sulla stampa tecnica. In verità eravamo stretti dai termini, eravamo già in regime di esercizio provvisorio, e la Camera discusse il bilancio alla fine di settembre; il Senato addirittura pochi giorni prima che scadesse l'esercizio provvisorio: alla fine di ottobre. Quest'anno il bilancio ha avuto, almeno in questa Camera, miglior sorte; forse non tanta n'ebbe al Senato. E invero si sono avuti qui appassionati interventi degli onorevoli Salerno, Giulietti, Gatto, Ducci, Jacoponi, Giavi, Serbandini ed Orlando. Le ripercussioni, peraltro, della discussione sul bilancio della marina mercantile sono state nel paese e nella stampa, almeno sin ora, inadeguate all'importanza del bilancio stesso per il nostro paese.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Io devo ripetere quello che dissi parlando il 28 settembre dell'anno scorso: « Si ha l'impressione che, quantunque la marina mercantile abbia fatto davvero notevoli progressi in questi ultimi anni, dopo il disastro della guerra, tuttavia non vi sia in tutti i dicasteri adeguata valutazione dell'importanza di essa per il nostro paese ».

Queste mie modeste osservazioni sono state recentemente confermate al Senato con la sua autorità, dall'onorevole Cappa, il quale ha detto che in Italia i problemi della marina mercantile, malgrado il richiamo di pochi appassionati, continuano a non avere il rilievo che meriterebbero sia nell'opinione pubblica che sulla stampa e da parte del Governo.

L'onorevole ministro della marina mercantile, parlando al Senato in sede di bilancio poche settimane dopo la sua nomina, definì le sue dichiarazioni « discorso di piccolo cabotaggio »; ma io formulo l'augurio, confido e, anzi, sono sicuro che l'onorevole ministro vorrà viceversa darci un programma di grande cabotaggio o addirittura di lungo corso: ed in verità ne danno affidamento le entusiastiche assicurazioni che egli ha fatto in occasione del recente varo del *Giulio Cesare*.

Siamo indubbiamente in fase di crisi dei noli, di crisi dell'armamento; ma appunto in questi momenti difficili, in questi momenti di tempesta, dicono i marinai, si vede la valentia del buon capitano; proprio allora è necessario dare le direttive all'equipaggio!

Si ha l'impressione, attraverso quello che si legge sulla stampa e si sente spesso dire, che molti pensino di ammainare le vele, aspettando tempi migliori. Non siamo d'accordo. Noi in Italia abbiamo dovuto svolgere in questi anni un programma di emergenza imposto dalla situazione in cui ci siamo venuti a trovare: noi che avevamo una marina di 3.448.000 tonnellate di stazza lorda nell'anteguerra, eravamo scesi ad appena un dodicesimo di quel tonnello e fummo costretti a ricorrere ai recuperi ed all'acquisto di navi dall'estero, in gran parte *Liberty*. Ma quello era, ripeto, un programma di emergenza: ora, dobbiamo pensare ad un altro programma e guardare molto lontano.

Fui tra i primi — consentitemi di ripeterlo — a fare modestamente presente tutto ciò da questi banchi quando, nel suaccennato mio intervento, dissi: « Si impone un programma avveduto soprattutto per quanto riguarda i tipi, le caratteristiche delle navi. Questo è il punto essenziale per quanto ri-

guarda il programma futuro »; e più oltre dissi: « Bisogna dotare la nostra marina di naviglio modernissimo, capace di reggere alla concorrenza internazionale ed affermarsi vittoriosamente, e soprattutto capace di risparmiare notevolmente per quanto riguarda i combustibili ».

Su questo programma di rimodernamento della marina siamo ora tutti d'accordo, a qualunque settore apparteniamo.

Vale la pena, onorevoli colleghi, di esaminare le statistiche della marina mercantile mondiale. Il *Register Lloyd's of Shipping*, in una statistica riportata anche, recentemente, da *24 Ore*, indica un tonnello mondiale di 82.570.915 tonnellate, mentre l'*American Bureau of Shipping* indica viceversa 100 milioni di tonnellate (tenendo conto, peraltro, delle costruzioni in corso). Assumiamo, per prudenza, la cifra di 82 milioni di tonnellate e teniamo conto che 14 milioni di tonnellate non sono praticamente usate perché tenute in disparte per qualsiasi evenienza dagli Stati Uniti d'America nelle *Reserve fleet*.

Per quanto il tonnello abbia un'importanza relativa perché, oltre che alla quantità, occorre guardare alla qualità delle navi, vediamo qual'è la situazione della marina degli altri paesi. Gli Stati Uniti detengono il primo posto con 25.558.133 tonnellate di stazza lorda, oltre a 2.255.633 tonnellate di navi lacuali con un complesso di 27.813.766 tonnellate di stazza lorda: una flotta, come si vede, quasi triplicata nel confronto di quella del 1939, che era di 11.315.533 tonnellate, nonostante la vendita di oltre 10 milioni di tonnellate, effettuata dopo il 1945. Al secondo posto troviamo la marina dell'impero britannico, che ha 22.049.740 tonnellate di stazza lorda e supera quindi di poco la consistenza del suo naviglio antebellico che era di 21 milioni circa di tonnellate. Segue la Norvegia con 4.916.396 tonnellate di fronte alle 4.833.803 tonnellate circa dell'anteguerra: La bandiera panamense (che è la bandiera di moda, direbbe l'onorevole Giulietti) segue al quarto posto con 3.016.227 tonnellate. Il quinto posto è occupato dalla Francia con 3.070.398 rispetto alle 2.933.933 dell'anteguerra. Sesta è l'Olanda (con 2.990.195 rispetto a 2.969.578 anteguerra), e settima l'Italia, che è quindi indietreggiata di un posto, ma che è la prima dei paesi soccombenti nel conflitto mondiale, perché il Giappone è passato dal terzo al nono posto e la Germania dal quinto ad uno degli ultimi posti; e ciò nonostante che, come ha detto poco fa l'onorevole Orlando, la marina mercantile

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

nipponica e quella tedesca siano in ripresa. E si noti che la Grecia, che figura per 1.329.257 tonnellate di stazza lorda, ha un tonnellaggio veramente notevole sotto altre bandiere, specialmente sotto quella inglese, quella panamense e soprattutto quella dell' Honduras.

Che cosa dobbiamo fare in questa situazione del tonnellaggio mondiale e di quello del nostro paese? Ecco l'interrogativo che dobbiamo porci; ecco l'interrogativo al quale il ministro della marina mercantile dovrà rispondere e certamente risponderà.

Quali le ragioni della crisi? Vediamole molto brevemente.

È anzitutto diminuita la quantità delle merci da trasportare, soprattutto per il fatto che il mondo è diviso in due blocchi: uno a tendenza piuttosto autarchica, l'altro a tendenza nominalmenteliberistica. Vi è poi una disponibilità maggiore di tonnellaggio, e l'abbiamo già visto; ma vi è soprattutto una velocità maggiore delle navi (rispetto all'anteguerra) che influisce notevolmente su questi trasporti. Di detto tonnellaggio mondiale (e questo è un punto veramente notevole) un terzo è costituito di navi recentemente costruite. Escludo, naturalmente, le navi *war built*, che non possono giudicarsi solo col criterio dell'età.

Per queste ragioni di miglioramento qualitativo, l'incremento e l'eccedenza del tonnellaggio attuale rispetto a quello prebellico hanno una influenza più notevole del solo aumento quantitativo. Il solo confronto comparativo delle statistiche non dà un'idea esatta della situazione attuale. Il complesso dei beni e delle merci non è aumentato in proporzione di questo aumento della flotta e della velocità. Pertanto, una parte del tonnellaggio mondiale resta inevitabilmente eliminata dal traffico. E allora bisogna vedere, per quanto riguarda il nostro paese, che cosa fare, e quali criteri seguire in questa eliminazione.

Ho già ricordato quel che dissi in un mio discorso circa la necessità di dotare il paese di navi di qualità, e al riguardo hanno effettuato notevoli interventi i colleghi Salerno e Orlando: io non posso che confermare il mio pensiero di allora e di ora. La concorrenza si impegnerà prevedibilmente sulla qualità dei servizi da prestare e sul loro costo. A parità di efficienza di naviglio, occorre giocare sul residuo margine di esercizio. Noi dobbiamo predisporre un programma di costruzioni navali ad ampio respiro, poliennale e, possibilmente, decennale.

In verità l'onorevole ministro Saragat, in risposta a quel mio intervento del settembre, dette assicurazioni in proposito.

L'attività e lo sviluppo di una marina mercantile devono essere considerati sotto un duplice aspetto: nazionale e internazionale; e cioè quale produttrice di servizi per il soddisfacimento dei traffici nazionali, e quale produttrice della ricchezza costituita dai noli esteri. Esiste ovviamente una opportunità politica e una necessità di tutelare il prestigio nazionale (ben inteso, non quello dei nastri azzurri, come diceva l'onorevole Orlando) che si impongono sulle immediate esigenze aziendali e che nella nostra marina giustificano, entro certi limiti, l'attività delle compagnie facenti capo alla « Finmare ». Ciò tuttavia lascia immutata la dipendenza del mercato armatoriale dal mercato dei noli.

Per concludere su questo punto, a mio avviso l'Italia non deve limitare la sua attività marinara provvedendo a soddisfare le esigenze dei propri traffici nazionali, ma deve avere un programma più vasto, e conquistare altri mercati con tipi di navi atti alla concorrenza. Noi abbiamo l'esempio luminoso della Norvegia: un paese eminentemente marinaro, erede delle tradizioni delle repubbliche di Amalfi, Pisa, Genova e Venezia, non deve limitarsi a inserire nello stemma della propria bandiera mercantile gli stemmi di queste quattro repubbliche, ma deve soprattutto sul mare svolgere le sue maggiori attività, deve avere una economia marittima tipica, che oggi in realtà non ha.

E veniamo, brevemente, al programma delle costruzioni navali, la cosiddetta legge Saragat. Naturalmente l'esperienza recente deve essere tenuta presente.

Io qui non desidero muover critiche ad alcuno, ma è opportuno valutare la recente esperienza. Quella legge, in verità, ha deluso, purtroppo, un po' tutti: costruttori, armatori e, in ultima analisi, credo anche il Ministero della marina mercantile. Quali le ragioni di questa delusione? In realtà vi è stato troppo ritardo nel portare avanti questo disegno di legge. Noi ricordiamo tutti che la Commissione predispose una schema di legge che il ministro della marina mercantile, onorevole Cappa, portò alla seduta del 3 maggio 1948 del Consiglio dei ministri, il quale lo approvò. Lo approvò anche l'onorevole Saragat, che allora era vicepresidente del Consiglio. Senonchè, sopravvenuta la crisi ministeriale, venne fuori un comunicato, in verità strano, in cui si disse che quello schema di legge era

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

basato su presupposti contrari agli interessi del paese; e pertanto ne venne disposta la rielaborazione. Trascorse, naturalmente, molto tempo; trascorsero lunghi mesi. Che cosa avvenne? Sopravvenne la crisi dei noli. I cantieri girarono, purtroppo, a vuoto.

Ebbene, quali sono sostanzialmente le differenze fra lo schema primitivo e quello che fu presentato all'approvazione del Parlamento? Innanzitutto v'era la questione delle 20 mila tonnellate, di cui era prevista, in un primo momento, la costruzione diretta da parte dello Stato per i servizi sovvenzionati. Tale costruzione non fu prevista nel secondo disegno di legge. Poi veniva esclusa la trasformazione delle *Liberty*, delle quali proprio oggi si è parlato in parecchi interventi. Infine vi era un comitato tecnico, nel secondo disegno di legge, ed al Ministero veniva attribuita l'assegnazione delle ordinazioni ai cantieri eliminando in tal modo la concorrenza.

Quali sono state in definitiva le conseguenze di queste modifiche? Innanzi tutto le 20 mila tonnellate per i servizi sovvenzionati sono andate perdute perchè non sono state più costruite. La trasformazione delle navi tipo *Liberty*, che parve un errore tecnico, viceversa (mi dispiace di non concordare in questo con l'onorevole Serbandini, perchè vi è un esempio luminoso in proposito) si rivelò un vero successo tecnico. Vi è il caso tipico della *Liberty Italcielo* (società Italnavi). Ebbene, all'andatura normale di questo tipo di nave a vapore (di 10.5 miglia) si è avuta una riduzione di consumo da 24-28 tonnellate a 7 tonnellate nelle 24 ore, mentre alla velocità di circa 13 miglia corrisponde un consumo di circa 12 tonnellate giornaliere. Si è quindi avuto un notevole successo, il quale ci fa rimpiangere che non sia stato approvato il primitivo schema di legge! Pertanto, nonostante il contributo dello Stato, le nuove costruzioni verranno a costare ai committenti dal 15 al 20 per cento in più che se fossero eseguite all'estero. A ciò si aggiunga l'acuita crisi dei noli, la svalutazione della lira-sterlina, e tutti gli eventi successivi. Adesso la differenza fra le costruzioni in Italia e quelle all'estero non è più del 30 per cento come previsto all'epoca dell'approvazione della legge Saragat, ma è diventata del 50 per cento circa, come è noto. Questo, naturalmente, ha messo gli armatori in condizioni di essere molto riluttanti a servirsi della legge. Se il primitivo schema di legge fosse stato subito presentato al Parlamento ed approvato a quest'ora, malgrado la crisi dei noli,

noi, bene o male, avremmo avuto effettuata la trasformazione delle navi tipo *Liberty* e avremmo risparmiato milioni, milioni e milioni di dollari di combustibile.

D'altra parte, i cantieri non avrebbero girato a vuoto e non avremmo avuto episodi dolorosi, come quelli di Marghera!

Ho esposto quanto innanzi senza alcun desiderio di recriminazioni, ma sol perchè dobbiamo trarre esperienza da quanto è successo.

In questa situazione, naturalmente, non è agevole formular dei programmi; eppure è necessario e indispensabile farlo, se noi vogliamo preparare alla marina mercantile i mezzi di cui essa ha bisogno. Non basta la perizia armatoriale per trasformare le lente e dispendiose « carrette » in rapide ed economiche motonavi. Le difficoltà da superare, per l'attuazione di un qualsiasi programma navale, sono soprattutto due: il costo di produzione dei cantieri e i finanziamenti armatoriali.

Il costo di produzione dei cantieri è dovuto ad un complesso di circostanze. L'onorevole Salerno ha parlato di officine di montaggio, a proposito dei cantieri navali; vi è stata anche recentemente una polemica sui giornali sull'esattezza di questa definizione. Comunque, il prezzo delle navi, per il 60 per cento, è costituito dal costo dei materiali, e per il 40 per cento dalla lavorazione in cantiere. I prezzi richiesti dai fornitori nazionali sono molto più elevati di quelli che si pagano importando il materiale dall'estero; ma, siccome cantieri e fornitori, in gran parte, sono controllati dall'I. R. I., per favorire i fornitori si compromettono le già precarie condizioni dei cantieri. Pertanto, fin quando i prezzi e le forniture navali in Italia non avranno raggiunto il livello internazionale, oppure i cantieri non potranno rifornirsi direttamente dall'estero, resterà immutata questa pesante situazione dei cantieri stessi.

È interessante conoscere in proposito quanto il professor Giuseppe De Meo ha scritto ne *Gli effetti della protezione siderurgica in Italia*: « Subbene potentemente protetta da mezzo secolo, la nostra siderurgia è ancora oggi in condizioni « disastrose ». Infatti, i nostri impianti, eccessivamente frazionati ed arretrati, producono in generale a costi quasi doppi, in media, di quelli esteri. Quali le ragioni di questa inferiorità? È che in questo settore, proprio a causa degli elevatissimi prezzi del mercato italiano — determinati dagli enormi dazi e dalla ristrettezza del mercato interno — non si è compiuta

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

quella normale selezione di uomini e di imprese attraverso la quale si attua la riduzione dei costi: tanto più che l'esistenza del vincolo consortile — reso anch'esso possibile dalla produzione — ha incoraggiato al quieto vivere ed ha ritardato anche quelle estensioni di impianti che avrebbero permesso la riduzione di costi unitari». E venendo specificamente a parlare dei cantieri navali, precisava: « I nostri cantieri da decenni producono a prezzi molto più elevati di quelli esteri, per cui lo Stato li ha sempre sovvenzionati: ma tali sovvenzioni debbono considerarsi per la maggior parte come date all'industria siderurgica ».

Vorrei aggiungere che le spese di lavorazione potrebbero notevolmente diminuire se un programma razionale consentisse di sfruttare tutti gli scali, in modo da aumentare il rendimento delle maestranze e distribuire le spese generali su un maggiore tonnellaggio.

Resta poi il problema del finanziamento, comune del resto anche all'armamento. Questo problema dovrebbe essere risolto, una buona volta, riconoscendo finalmente all'attività marinara quell'importanza decisiva che essa ha nell'economia del nostro paese. Essa va posta sullo stesso piano delle altre industrie, per le quali si sono profuse centinaia di miliardi; con la differenza che i capitali investiti nell'industria marinara non sarebbero mai, in alcun caso, perduti, ma si trasformerebbero in strumenti di lavoro per la nostra prosperità.

Per quanto acuta sia la crisi, almeno i due terzi del tonnellaggio mondiale continuerà a solcare i mari per soddisfare le insopprimibili esigenze dell'umanità. Su tutte le rotte vi sarà sempre posto per le navi capaci di imporsi alla concorrenza per il maggior rendimento e il minor costo. Tali navi dovrebbero uscire dai nostri cantieri risanati. Le nostre navi non porteranno solo merci e passeggeri; porteranno il ricordo, la nostalgia, il richiamo di un paese circondato dal mare e che sul mare ha trovato sempre la sua fortuna!

Sono di buon auspicio il varo, al quale facevo cenno, della *Giulio Cesare* della società Italia, e quello dell'*Australia* del Lloyd Triestino, per il risorgimento della nostra marina mercantile. Questa, dalla fase di emergenza (recuperi e acquisti di navi all'estero), deve passare all'acquisizione di navi di qualità. Promuovere la soluzione della crisi marittima nazionale significa riafferrare le fortune sul mare di cui parlavo e far progredire la nazione!

E passo brevemente ad un altro punto che riguarda il risarcimento dei danni di guerra. È stata insediata la commissione interministeriale che si interessa del risarcimento, in generale, dei danni di guerra. Essa potrà esaminare la particolare situazione in cui si sono trovati gli armatori, soprattutto in relazione all'assicurazione obbligatoria.

L'argomento riguarda solo indirettamente questo bilancio, ma è opportuno tuttavia accennare molto brevemente che le navi durante l'ultimo conflitto, si trovavano in questa situazione: potevano essere requisite, potevano essere noleggiate dai privati e potevano essere noleggiate dallo Stato. Per tutte le navi superiori alle mille tonnellate di stazza lorda esisteva poi l'obbligo dell'assicurazione contro i rischi di guerra, previa assicurazione contro i rischi ordinari; nonché il valore assicurabile, e pertanto l'indennità eventuale, non era stabilita dall'assicurato in accordo con l'assicuratore, ma veniva fissata, per le navi requisite, dalla commissione interministeriale valutazione navi; per le navi noleggiate dallo Stato, con le tabelle del C. I. A. R. S. T., prima, della commissione suddetta, poi. Infine le navi noleggiate ai privati venivano assicurate con le tabelle dell'*Uniorias*.

Ebbene, tutte queste tabelle erano calcolate in base ad un valore molto prudenziale, di molto inferiore al reale. E v'è poi un punto sul quale richiamo l'attenzione della Camera: era cioè previsto l'obbligo del reimpiego di una parte dell'indennità nell'acquisto di altre navi.

Ebbene, praticamente non è stato possibile in tempo di guerra provvedere a questo reimpiego, giacché il mercato delle navi è essenzialmente internazionale e le costruzioni navali, escluse quelle in legno, erano quasi interrotte. Ora è necessario riesaminare la situazione del risarcimento dei danni, giacché gli armatori chiedono il completamento dell'indennità fino al limite effettivo del valore della nave.

Tutto questo, naturalmente, va inquadrato in quello che è il problema del risarcimento dei danni in generale, e all'uopo *L'Avvisatore marittimo*, a firma del noto esperto di cose marittime, il capitano dottor Cesare De Felip, ha condotto una campagna molto interessante.

Un problema molto importante — me ne occupai io l'altra volta e se ne è occupato anche con tanta passione l'onorevole Giulietti — è quello delle pensioni ai marittimi. I pensionati sono oltre 25 mila e hanno pur-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

troppo pensioni di fame. Pensate che il comandante del *Rex*, con 40 anni di navigazione, ha quattromila lire al mese, e che il comandante del *Mafalda* ne ha 3.500! Il 4 luglio 1949 fu concluso un accordo riguardante il periodo transitorio di 18 mesi, ed è perciò necessario si provveda a questo periodo, per il quale l'Istituto della previdenza marinara avrebbe scoperti 1 miliardo e 765 milioni.

Questa grave questione viene collegata generalmente a quella dei pensionati dell'Istituto di previdenza sociale. Ebbene, bisogna tener presente la situazione particolare in cui si trovano i marittimi, i quali meritano un diverso trattamento. Essi hanno posto continuamente a rischio la loro vita, hanno combattuto e praticamente sono stati le vere vittime delle varie guerre. Essi sono costretti a vivere lontani dall'affetto familiare, e finiscono con l'essere praticamente lontani anche dalla vita civile.

« Quando gli uomini giungono ad essere soddisfatti della vita del mare, non sono adatti a vivere sulla terraferma », dice il Johnson. Questo non riguarda l'onorevole Giulietti, il quale è un navigante che sa vivere benissimo a terra: egli è un « uomo navigato! ».

SANSONE. Ormai è a terra! (*Si ride*)

LIGUORI. Indubbiamente la questione merita la vostra considerazione, trattandosi di una situazione che non può essere paragonata, ripeto, a quella di altri pensionati dell'Istituto della previdenza sociale: occorre pertanto tener conto di questo aspetto particolare della situazione dei marittimi.

Del problema della pesca hanno parlato quasi tutti i colleghi. Il relatore onorevole Angelini ha concluso dichiarandosi favorevole alla istituzione di una direzione generale della pesca. È necessario provvedere al più presto affinché questa direzione generale possa accentrare la trattazione di tutti i problemi riguardanti la pesca, il naviglio peschereccio, il personale addetto alla pesca. Ben venga questa unificazione, che porrà termine alla separazione in due dicasteri dell'attività peschereccia, cioè fra il Ministero della marina mercantile e quello dell'agricoltura.

Vorrei qui brevemente insistere, riallacciandomi a quanto dice il relatore e a quanto hanno detto molti altri colleghi; anche sulla necessità di reprimere la pesca di frodo.

Purtroppo gli stanziamenti sono inadeguati. Anche l'anno scorso si lamentò questa insufficienza, e quest'anno vi è stato un aumento da 5 a 6 milioni per i mezzi nautici necessari alla sorveglianza ed alla repressione della

pesca di frodo. Essa minaccia di distruggere la produzione ittica. Tra i provvedimenti più urgenti vi è quello di impedire la vendita del « novellame » sui mercati del pesce; sui nostri mari deve essere inoltre impedita la pesca con reti a strascico, almeno per 4 mesi, nel periodo della riproduzione; deve essere proibita inoltre la pesca con fonti luminose, sia col « cianciolo », sia con la « lampara », da novembre a febbraio. All'uopo occorre aggiornare tutta la legislazione relativa alla pesca e, in alcuni centri, abrogare le disposizioni che consentono la pesca del « novellame », come avviene per il golfo di Napoli.

È necessario inoltre estendere ai lavoratori della pesca, riuniti in cooperative o in compagnie sindacali, le norme previdenziali delle quali godono altre categorie di lavoratori. Ciò è stato frequentemente richiesto in convegni, come è avvenuto a Napoli, e su queste richieste mi onoro richiamare l'attenzione della Camera.

Nel suo discorso al Senato l'onorevole Cappa parlò della istituzione di un segretariato generale permanente per la marina mercantile. Questo provvedimento mi sembra importante e, a questo riguardo, ricorderò quanto ho già detto a proposito della legge Saragat; probabilmente le cose sarebbero andate molto meglio se il segretariato della marina mercantile fosse stato istituito.

D'altra parte non sarebbe successo ciò che è avvenuto recentemente a proposito del commendator Fortini, il quale, pur non avendo raggiunto i limiti di età, è andato a riposo, lasciando il posto al capo di gabinetto del ministro che, se non erro, non era tra i primi del suo grado.

A proposito della situazione dei marittimi che perdettero il libretto per ragioni politiche, vi è anche una interrogazione dell'onorevole Capalozza, che mi sembra meriti di essere presa in considerazione. Vi sono marittimi che perdettero il libretto e non l'hanno riavuto; altri, poi, che lo hanno riottenuto, ma tuttavia hanno subito gravi danni per quanto riguarda la carriera ed il trattamento previdenziale. È necessario, pertanto, tener presente la situazione di questi marittimi.

È inutile ripetere quel che già i colleghi hanno detto e quanto io dissi l'anno scorso sulla esiguità delle cifre stanziare nel bilancio della marina mercantile; lo stesso onorevole Angelini ha già rilevato che si tratta di mezzi, insufficienti anche per una pura e semplice ordinaria amministrazione, che non possono certo condurre ad una sana e lungimirante politica marinara.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

Onorevoli colleghi, molte altre cose dovrei dire; dovrei parlare della crisi del naviglio minore, ma l'ora tarda me lo impedisce; e concludo. Ho cercato di richiamare brevemente l'attenzione della Camera sui problemi della marina mercantile; è necessario che questi problemi abbiano adeguato rilievo nel Parlamento, nel paese, nella stampa (non soltanto tecnica), nonché nelle trasmissioni radiofoniche.

Questi vitali problemi devono essere affrontati e discussi. L'Italia ha una gloriosa tradizione marinara; essa deve mantenere fede a questa tradizione e deve dedicare le sue migliori energie per una più adeguata affermazione nei traffici marittimi (*Vivi applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola ai presentatori di ordini del giorno non ancora svolti, ai relatori e al Governo.

Per lo svolgimento di una proposta di inchiesta parlamentare e di una interpellanza.

PERRONE CAPANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERRONE CAPANO. Signor Presidente, come ella sa, i colleghi Cocco Ortu, Casalnuovo ed io abbiamo presentato giorni or sono una proposta di inchiesta parlamentare al fine di accertare la consistenza dei fatti dedotti dall'onorevole Viola, che hanno costituito il cosiddetto « caso Viola ». Data l'urgenza dell'argomento, chiedo che lo svolgimento di questa proposta sia iscritto, se possibile, all'ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Ritengo che, per ragioni obiettive di connessione, sia opportuno destinare, per lo svolgimento della proposta di legge, la stessa seduta nella quale saranno svolte le due interpellanze Amadei e Viola, che hanno per oggetto il medesimo argomento.

PERRONE CAPANO. Indubbiamente, la connessione c'è, ma v'è anche l'urgenza. Chiedo quindi che si discutano domani contemporaneamente le interpellanze e la nostra proposta.

PRESIDENTE. Per lo svolgimento delle interpellanze è stata già fissata la seduta del 6 giugno prossimo.

VIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIOLA. Signor Presidente, ho l'onore di accettare la sua proposta, nel senso che

le interpellanze debbano essere svolte il giorno in cui si discuterà la proposta di inchiesta parlamentare dei colleghi del gruppo liberale. Aggiungo che dovrebbero essere svolte immediatamente prima, e penso che tra le interpellanze la mia dovrebbe avere la precedenza, perché, prima del Governo, mi sembra opportuno che risponda io ad alcuni interrogativi degli interpellanti del settore di sinistra.

In sostanza, vorrei mettere la Camera nella condizione di rendersi conto dell'importanza delle mie dichiarazioni, ovvero delle mie accuse: di giudicare cioè se esse siano adeguate al lodo emesso dai probiviri del gruppo parlamentare democristiano o se siano tali, invece, da giustificare la nomina di una commissione parlamentare di inchiesta.

PRESIDENTE. Quanto alla precedenza nello svolgimento che ella desidererebbe avere sulla interpellanza dell'onorevole Amadei, ella sa che le interpellanze sullo stesso argomento vengono abbinate e svolte nell'ordine di presentazione, e che il Governo risponde ad esse congiuntamente. Pertanto precederà lo svolgimento dell'interpellanza Amadei, presentata prima della sua; seguirà poi il suo intervento; quindi si avranno la risposta del Governo e da ultimo le repliche, dell'onorevole Amadei e sua.

VIOLA. Sta bene; dato che il Governo non risponderà subito all'onorevole Amadei, non v'è ragione perché io debba parlare prima.

CAPPI. Chiedo di parlare per una proposta.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPI. Signor Presidente, « obiettive » ella ha chiamato le ragioni che consigliano di destinare la stessa seduta per lo svolgimento delle interpellanze e della proposta di inchiesta parlamentare. Non ho che da ripetere questo termine di « obiettive », dandovi un significato molto intenso, nel senso che chi non accettasse queste ragioni obiettive potrebbe lasciar supporre di essere mosso da ragioni non oggettive ma, per usare un termine attenuato, soggettive. Perciò propongo formalmente che la Camera fissi per il giorno 6 il dibattito sulle interpellanze e sulla proposta di inchiesta parlamentare. (*Commenti all'estrema sinistra*).

NENNI PIETRO. E perché non domani? (*Rumori al centro e a destra*).

MATTEUCCI. Chiedo di parlare su questa proposta.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

MATTEUCCI. La prego di porre in votazione per decisione la proposta Cappi. Sul punto di unificare il dibattito sulla proposta di inchiesta parlamentare e sulle due interpellanze credo non vi sia opposizione; vi è invece una diversità di vedute sulla data, dato che il collega Perrone Capano ha proposto quella di domani, mentre l'onorevole Cappi ha proposto quella di martedì prossimo 6 giugno.

PRESIDENTE. Appunto perchè sulla connessione vi è pieno accordo, non vi è bisogno di porre in votazione la questione. Si voterà invece sulla proposta Cappi; in caso di rielezione, potrà essere proposta qualsiasi altra data.

Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Cappi diretta a destinare, per lo svolgimento delle interpellanze e della proposta di inchiesta parlamentare, la seduta di martedì 6 giugno.

(È approvata).

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e delle poste e telecomunicazioni, per sapere se rispondano a verità le notizie date dalla stampa circa il controllo delle conversazioni telefoniche con intercettazioni che avrebbero giustificazioni politiche ed economiche; e per conoscere quali provvedimenti intendano prendere a tutela del segreto telefonico garantito dalla Costituzione della Repubblica.

(1451)

« BELLAVISTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere le modalità del recente svolgimento in Patti di una pubblica cerimonia fascista in occasione della translazione della salma di un ex gerarca; e per conoscere quali provvedimenti l'onorevole Ministro ha adottato od intende adottare per impedire che nella provincia di Messina abbiano a ripetersi episodi i quali, se rivelano feroce incoscienza di fronte alle rovine della Patria, costituiscono provocatoria violazione delle leggi vigenti.

(1452)

« SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere su quali indicazioni ha creduto inviare a Bergamo per la vertenza della Cartiera Pigna di Alzano un ispettore generale con pieni poteri e con larghi rinforzi di polizia, mentre la situazione non era per nulla preoccupante, malgrado i piccoli incidenti provocati dalla faziosità dei liberi sindacati e da alcuni esponenti politici della Democrazia cristiana di Bergamo.

(1453)

« STUANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere le ragioni che lo hanno indotto, nonostante la complessa attrezzatura di magazzini e di accessori creata nell'ultimo cinquantennio nella città di Caltanizaro, già sede di comando divisione militare, a disporre il trasferimento in altra sede del 64° magazzino militare viveri, foraggi e combustibili ed a sopprimere, conseguentemente, la Sezione di commissariato militare.

(1454)

« CASALINUOVO »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se corrisponda a verità il proposito attribuito al Ministero della pubblica istruzione di istituire nuove Direzioni generali allo scopo di dar collocamento ad alti funzionari del regime fascista testé riassunti in servizio.

(1455) « CESSI, PIERACCINI, CARPANO MAGLIOLI, MARCHESI, COSTA, TARGETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se, di fronte all'atteggiamento di parte del questore di Caltanissetta, che, nel giro di pochi mesi, ha proibito l'affissione di ben cinque manifesti della Camera del lavoro o dei Sindacati, non intenda intervenire per ristabilire il rispetto delle libertà sancite dall'articolo 21 della Costituzione, e metodicamente violate da quel questore.

(1456)

« LA MARCA, DI MAURO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere come mai l'accordo raggiunto avanti il prefetto della provincia di Caserta per l'assegnazione delle terre incolte o malamente coltivate alle cooperative agricole e ai contadini poveri, non sia stato ancora realizzato, e quali disposizioni il Ministro intende dare perché la convenzione stabilita dopo tanta

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

lotta sia fatta valere, nei confronti dei proprietari e degli allevatori, dall'Ispettorato agrario.

(1457) « LA ROCCA, GALLO ELISABETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non creda di stabilire in Avezzano l'Osservatorio fitopatologico per l'Abruzzo, specializzato e attrezzato principalmente per lo studio e per la lotta contro le malattie di *virus* delle piante, completato da un centro per la produzione di patate da seme.

« Sembra all'interrogante che, essendo al momento attuale questo il più grave problema fitopatologico per l'Abruzzo, sia buona norma tecnica, oltreché necessario provvedimento, collocare nella sede, dove il problema va studiato e dove la lotta dev'essere organizzata, l'organo che si intende di far sorgere.

(1458) « RIVERA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del tesoro, *ad interim* del bilancio, per conoscere il nome dei singoli Consigli di amministrazione di società od Enti statali e parastatali o privati, ai quali è stato autorizzato a partecipare il ragioniere generale dello Stato, sia in tale veste, sia a titolo personale. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(2830) « CARONIA, MASTINO DEL RIO, VIOLA, CODACCI-PISANELLI, DE MARTINO CARMINE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno modificare la disposizione la quale stabilisce che i maestri risiedenti nel capoluogo di provincia possono chiedere, agli effetti della supplenza, fino a tre circoli, ma compresi nel capoluogo, escludendosi con ciò i circoli didattici degli altri comuni della provincia, riservati ai maestri con abitazione stabile nei comuni stessi. La modificazione si chiede, in quanto in molte provincie, mentre nel capoluogo risiedono numerosissimi insegnanti poveri, che restano senza supplenza, gli insegnanti non di ruolo risiedenti negli altri comuni sono poco numerosi ed appartengono a famiglie benestanti. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(2831) « PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere le ragioni che si oppongono, da parte del fisco, per applicare a favore dei 115 coloni della borgata

Metaurilia di Fano le agevolazioni fiscali previste in linea generale dal decreto 7 giugno 1920, n. 778, e particolarmente adottate con il decreto 5 settembre 1938, n. 1503, a favore dei coltivatori diretti di Velletri, e per sapere, comunque, se nella eventualità di dubbio di interpretazione, non ritenga di proporre un provvedimento legislativo che esoneri i 115 coloni di Metaurilia dal pagamento delle tasse proporzionali di registro ed ipotecarie, ravvisandosi negli atti di vendita a loro favore le condizioni previste dai suddetti citati decreti e trattandosi, in ogni caso, di trapassi di proprietà giuridicamente operanti fin dall'anno 1936. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(2832) « COLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere se intenda sollecitamente provvedere alla sovvenzione al Teatro San Carlo di Napoli, la quale, riconoscendo le alte tradizioni artistiche del predetto teatro, valga a ristabilire la parità di trattamento col Teatro dell'Opera di Roma e col Teatro alla Scala di Milano.

« Gli interroganti richiamano l'attenzione del Governo sull'attuale, drammatico stato di disoccupazione delle benemerite masse orchestrali, corali e tecniche del San Carlo. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(2833) « LEONE, CHATRIAN, COLASANTO, NOTARIANNI, SALERNO, AMBRICO, RICCIO, CASERTA, ROCCO, MAZZA, D'AMBROSIO, JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, TITOMANLIO VITTORIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se ritenga opportuno ed equo dare, a chiarimento della sua ordinanza emessa per il conferimento degli incarichi ai professori supplenti delle scuole medie, per l'anno scolastico 1950-51, disposizioni ai Provveditorati per l'accettazione e valutazione dei certificati di servizio che eventualmente vengono presentati alla Commissione competente dagli interessati e che nel decorso anno 1949-50 non furono tenuti in conto perché redatti in forma non regolamentare.

« Ciò per la considerazione che, se i detti titoli venissero esclusi dalla valutazione, ne deriverebbe un evidente ed ingiusto danno ai professori ai quali, pur avendo prestato anni di servizio, tale servizio non sarebbe computato ai fini della graduatoria, mentre il blocco

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

sul punteggio conseguito nell'anno decorso avvantaggerebbe altri loro colleghi con minor numero di anni di servizio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2834)

« MURDACA ».

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

a) a qual punto trovasi il disegno di legge riguardante la obbligatorietà della busta paga, disegno di legge già in via di elaborazione per l'accoglimento fattone a suo tempo dall'allora Ministro del lavoro onorevole Fanfani, provvedimento che agevolerebbe assai la soluzione del problema delle evasioni contrattuali e darebbe agli Ispettorati del lavoro elementi di pronta e probante documentazione per la tutela degli acquisiti diritti dei lavoratori;

b) se non intende inserirli nei provvedimenti annunciati la revisione generale dei libretti di lavoro, eventualmente per una sola Regione, a titolo di esperimento, allo scopo di trarre dalle risultanze gli elementi atti ad eliminare le contraffazioni deformatrici della realtà che si prevedono assai importanti e di tutti i generi al fine di poter provvedere con dati precisi alla chiarificazione del tormentante problema della disoccupazione, ed alla conseguente anagrafe dei lavoratori;

c) se non intende provvedere con urgenza affinché tutte le sedi degli uffici di collocamento siano sollecitamente sottratte alla comunità di locali con altre organizzazioni allo scopo di rendere più agevole ai funzionari degli uffici stessi l'assolvimento imparziale del loro delicato compito;

d) se non crede di far utilizzare dagli Uffici del lavoro i risultati delle votazioni che si svolgono nelle aziende per la nomina delle commissioni interne allo scopo di trarne elementi indicativi per la valutazione della consistenza rappresentativa delle organizzazioni sindacali, al fine di proporzionare a tale guisa la rappresentanza delle stesse organizzazioni nelle Commissioni per il collocamento. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(2835) « PALLENZONA, COLASANTO, REPOSSI, COLLEONI, VALSECCHI, TOMBA, FASSINA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere, in relazione all'esposto sottoscritto da tutti i partiti politici, enti ed associazioni di Rieti ed inviato al Ministro nel marzo 1950 (con il qua-

le si chiedeva, fra l'altro, la costruzione di un edificio scolastico, di un ospedale, il completamento della fognatura, il completamento della linea ferroviaria Canicatti-Riesi-Caltagirone, la continuazione della strada Riesi-Gallitano, iniziata 6 anni fa, la costruzione della diga Cipolla, ecc.) come il Governo intenda venire incontro alle aspirazioni unanimi di quella travagliata popolazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2836)

« LA MARCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se ritenga opportuno dare assicurazioni circa l'attuazione del progetto relativo all'acquedotto consorziale del Bussento, interesse vitale di una popolazione di 50 mila abitanti, e circa la costruzione delle fognature nella città di Sapri, che per la mancanza delle stesse è in condizioni igieniche preoccupanti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2837)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per sapere se non ritenga opportuno — stanti l'apposito rinvio delle prove scritte dei concorsi di gruppo B nella Amministrazione finanziaria, di cui alla *Gazzetta Ufficiale* n. 174 del 1° agosto 1949 ed il bando di numerosi altri concorsi dello stesso gruppo pubblicato nei supplementi 1, 2, 3 e 4 della *Gazzetta Ufficiale* n. 102 del 4 maggio 1950, promuovere con la necessaria sollecitudine il giusto provvedimento di ammissione ai predetti concorsi dei candidati forniti di abilitazione magistrale e di abilitazione tecnica per geometri, e ciò in analogia di quanto praticasi dalle altre Amministrazioni statali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2838)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Ministro dell'interno, per sapere se sia stato in esecuzione di direttive del Governo che il prefetto di Taranto ha esercitato nei confronti dell'amministrazione comunale di quell'importante capoluogo i poteri di vigilanza e di controllo in modo manifestamente fazioso, come è documentabile dal fatto che l'indicato prefetto:

1°) dispose ultimamente un'ispezione le cui risultanze — contestate una ad una in apposita adunanza del Consiglio comunale — per il loro carattere parziale e contraddittorio, universalmente rilevato, affogarono nel ridicolo;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

2°) diede, come provenienti dal Ministero dell'interno, suggerimenti alla minoranza consigliare su questioni di tattica elettorale;

3°) impartì istruzioni alla Giunta provinciale amministrativa, affinché non approvasse le deliberazioni che non risultassero votate anche dai consiglieri di parte democristiana, provocando così, in un determinato caso, un danno all'amministrazione di Taranto accertato in lire 25.000.000;

4°) fece decadere, per incapacità ed inettitudine oltre che per faziosità, quell'amministrazione dal diritto ad imporre contributi ammontanti complessivamente a ingenti somme per costruzione di fognature;

5°) consegnò ad un settimanale locale per la pubblicazione con finalità scandalistiche lettere riservate indirizzate al sindaco e specificatamente ben sette lettere relative all'ispezione di cui al n. 1°; se in base a tali direttive sciolse quell'amministrazione comunale nominandovi un commissario prefettizio, facendo occupare militarmente l'atrio di quel Palazzo di Città la sera del 3 maggio 1950; per sapere altresì, in relazione a quanto sopra, quali provvedimenti intenda adottare nei confronti di tale funzionario, la cui opera si è palesata arbitraria, provocatoria e completamente dannosa per la pubblica amministrazione.

(366)

« LATORRE ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro, per sapere se, nel proporre la soppressione dell'Istituto nazionale statistico economico dell'agricoltura (UNSEA), non ritengano doveroso prevedere la completa sistemazione dei dipendenti di tale Ente, i quali non intendano valersi del particolare trattamento di liquidazione, e ciò tenendo conto: che i dipendenti dell'UNSEA, i quali hanno ben meritato della Nazione per l'adempimento d'importanti compiti in momenti particolarmente difficili, non debbono ora essere condannati ad una tragica prospettiva di disoccupazione e di miseria; che numerosi ed importanti sono i settori di attività statale i quali, per scarsità di personale, funzionano in modo poco soddisfacente e per i quali è stata ufficialmente chiesta una integrazione tale da assorbire per intero i dipendenti dell'UNSEA soggetti a licenziamento; che particolarmente nel settore agricolo, in previsione delle annunciate riforme di struttura, della istituzione dell'agronomo condotto, della adozione di misure atte a fronteggiare la crisi, notevole sarà l'esi-

genza di personale esperto in indagini statistiche ed assistenza tecnica, specie nelle zone agricole periferiche; e per conoscere se non credano indispensabile che sia provveduto, nei confronti dei dipendenti dell'UNSEA, all'immediato pagamento degli stipendi ancora non corrisposti, ed alla applicazione, a tutti gli effetti, dei miglioramenti economici concessi a tutte le categorie impiegate dalla legge 12 gennaio 1949, n. 149, e di recente adeguati dalla legge 11 aprile 1950, n. 130.

(367) « MICELI, DI VITTORIO, SANTI, TAROZZI, MARABINI, GRAZIA, GULLO, CACCIA-TORE, MATTEOTTI CARLO ».

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

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

La seduta termina alle 20,55.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16:

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

Emendamenti al decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, recante norme per la concessione dei benefici ai combattenti della seconda guerra mondiale. (606). — *Relatori:* Bellavista e Carron.

2. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51. (1063). — *Relatore* Monticelli.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51. (1064). — *Relatore* Veronesi.

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (*Approvato dal Senato*). (1220). — *Relatore* Angelini.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 31 MAGGIO 1950

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

Ratifica del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, contenente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali. (228). — *Relatori*: Longhena e De Maria.

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

Trattato di amicizia, di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Grecia. (*Approvato dal Senato*). (942). — *Relatore* Montini.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di conciliazione e Regolamento giudiziario conclusa a Beirut fra l'Italia ed il Libano, il

15 febbraio 1949. (*Approvato dal Senato*). (1110). — *Relatore* Niti.

Esecuzione del Protocollo fra il Governo della Repubblica d'Italia e il Governo della Repubblica Popolare Federativa di Jugoslavia relativo ai materiali delle installazioni « Edeleanu » della « ROMSA » e scambio di Note, conclusi a Roma il 23 maggio 1949. (*Approvato dal Senato*). (1112). — *Relatore* Saija.

5. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI