L.

SEDUTA DI LUNEDÌ 26 OTTOBRE 1953

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI D'ONOFRIO E LEONE

INDICE	
PAG. ANGIOY	3012
Commemorazione dell'ex senatore Celeste Bastianetto: GATTO	
Gatto	3042 3040 3040 3041 3041 3042 3067
CALABRÒ	3042
(Presentazione)	3042 3042 3042
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per lo Goncetti	3042 3067 3046
1954 (200); Stato di previsione della municazioni	047
1121111 dilli 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
Bensi	952
Borsellino	

legislatura ii — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

PAG.

La seduta comincia alle 10.

GUERRIERI EMANUELE, Segretario, legge il processo verbale della seduta del 24 ottobre 1953.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Lucifredi.

(\hat{E} concesso).

Annunzio di composizione di Commissione consultiva.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha designato a far parte della Commissione parlamentare consultiva per la disciplina fiscale della lavorazione dei semi oleosi, ai sensi dell'articolo 3 della legge 20 dicembre 1952, n. 2385, i deputati: Biasutti, De Falco, Gomez D'Ayala, Mieville e Pugliese.

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

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

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

MANCINI. Onorevoli colleghi, esporrò il pensiero del gruppo socialista sul bilancio dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54.

Dirò immediatamente che, a mio avviso, la prima legislatura, per quanto riguarda il settore dei trasporti, è trascorsa inutilmente, lasciando in eredità al secondo Parlamento repubblicano il compito non facile di realizzare quanto il primo non ha saputo realizzare e quanto è da tempo richiesto a gran

voce dalla grande maggioranza del paese; che non sopporta più la continuazione di un sistema che ostacola ed impedisce lo sviluppo di tutta l'economia nazionale ed in particolare dei trasporti che di questo sviluppo sono strumenti essenziali ed insostituibili.

Discutiamo così oggi il bilancio di previsione per il 1953; ma potremmo anche discutere, senza modificare nulla e senza aggiungere nulla, il bilancio dei trasporti del 1948: cioè il primo bilancio della passata legislatura. Abbiamo davanti la relazione del 1953 dovuto alla competenza dell'onorevole Angelini, ma potremmo avere anche davanti, senza aggiungere nulla o modificare nulla, la pregevole relazione che fece lo stesso onorevole Angelini nel 1949.

Abbiamo sentito. nel corso del dibattito avvenuto al Senato e anche nel corso di questo nostro, levarsi nei due rami del Parlamento le stesse voci, per prospettare quegli stessi problemi di cui nel corso della passata legislatura si reclamò e si promise anche la soluzione; quei problemi che denunziano in modo drammatico le condizioni di grave arretratezza del nostro paese nel settore dei trasporti e delle comunicazioni.

Affermando questo non tocco evidentemente soltanto la responsabilità diretta di tre o quattro ministri, che sono passati dal Ministero di piazza Croce Rossa, ma invece, a mio avviso, una responsabilità molto più larga, molto più vasta che investe tutta la linea politica condotta ostinatamente nel passato quinquennio, con l'appoggio pieno e in condizionato del partito e dei gruppi parlamentari della democrazia cristiana. Naturalmente i ministri dei trasporti hanno la loro parte di responsabilità, essendo stati nel settore di loro competenza gli strumenti docili di esecuzione di una politica generale, che per essere tutta rivolta a sistematicamente violare la Costituzione italiana, e conseguentemente a puntellare con ogni mezzo la vecchia e decrepita armatura della società italiana per impedire l'affermarsi di nuove forze portatrici di istanze di rinnovamento doveva necessariamente avere, come in effetti ha avuto, le sue ripercussioni anche nel settore della politica dei trasporti. Ed è perciò che oggi abbiamo davanti gli stessi problemi, aggravati e appesantiti; a causa cioè della politica generale finora fatta, incapace di interpretare l'ansia di rinnovamento della nazione e portata a non considerare i trasporti e le comunicazioni come strumenti essenziali e indispensabili per portare sulla strada del progresso il nostro paese.

D'altra parte, a conferma di quanto affermo, stanno le frettolose discussioni finora avvenute su tutti i bilanci; che hanno rivelato ancora una volta le vecchie e incancrenite piaghe della società italiana; e di più hanno dimostrato come sia sempre mancata nella stesura dei bilanci e perciò nella formulazione di una politica, quello slancio necessario per poter affrontare in modo radicale e in modo nazionale tutti i problemi, anche il problema dei trasporti.

L'ultimo luttuoso episodio di cui s'è occupato anche il Parlamento e che commuove in questi giorni la nazione, cioè quello che è avvenuto in Calabria, è un'altra triste e dolorosa prova dell'assoluta incapacità di intendere le cause dei nostri cronici mali ed in conseguenza di sapere apprestare rimedi energici e coraggiosi, quali sono imposti dopo le ultime drammatiche esperienze del nostro paese; che comandano di battere strade nuove e diverse da quelle battute in passato e sotto la guida di forze portatrici di nuove istanze sociali.

Perciò, come è mancata una politica generale coraggiosa, moderna, nazionale, capace di agire in tutti i settori produttivi della nazione, egualmente ed in conseguenza è mancata una politica nazionale moderna, coraggiosa nel settore dei trasporti; una politica cioè capace di considerare il problema dei trasporti fuori degli schemi convenzionali e come un elemento importante e non secondario del più largo problema dello sviluppo democratico del nostro paese. Non essendoci stata una tale politica, in questo settore si è andati stancamente avanti sul binario morto di sempre, vivendo alla giornata, senza programmi e prospettive, impigliati nelle stesse contradizioni mai risolte e che oggi troviamo maggiormente aggravate.

Vi è stato paternalismo anche in questo settore: un paternalismo conservatore e soffocatore di tutte le spinte in avanti che vi sono nel paese e contro cui si deve finalmente reagire se si vuole evitare che la crisi esistente nei trasporti e nelle comunicazioni diventi irreparabile.

Ma se ciò è avvenuto non è stato per caso. È avvenuto perché si è voluto che non avvenisse diversamente, perché non si è voluto in Italia un allargamento della democrazia; e i trasporti e le comunicazioni sono agenti indispensabili per ottenere l'allargamento della democrazia in tutto il territorio nazionale.

Non è che siano mancate spinte, consigli e suggerimenti: nemmeno l'esperienza mancava in quanto in questo particolare settore la storia del nostro paese è ricca di episodi notevoli.

La Camera sa quello che seppe e volle fare nell'ultimo quarantennio del secolo scorso lo Stato italiano che aveva ben compreso quale importanza lo sviluppo dei trasporti e della rete stradale avesse ai fini dello smantellamento delle chiuse economiche regionali e della creazione di un mercato nazionale e di una industria moderna, e di nuove strutture della vita economica del nostro paese.

Oggi non si può, pensando a quanto allora fu realizzato, non esprimere un senso di ammirazione. Nel 1860, infatti, nei vecchi stati italiani esistevano circa 1.700 chilometri di linea ferroviaria dislocati soltanto nel regno di Sardegna, nel Lombardo Veneto, in Toscana, mentre tutta la restante parte del territorio nazionale era completamente priva di ferrovie.

Quarant'anni dopo, alla fine del secolo, la rete nazionale del nostro paese è già completata e raggiunge 15.584 chilometri. Nel 1953 quale è l'estensione della rete italiana? È quasi come 50 anni prima: circa 16 mila chilometri di linee ferroviarie avevamo all'inizio del 1900, poche centinaia di chilometri in più abbiamo nel 1953.

Non abbiamo fatto grandi passi in avanti, come si vede. Si può dare di quel periodo l'apprezzamento che si vuole ed esprimere il giudizio che si vuole sullo sforzo compiuto in quel tempo dalla borghesia italiana e dal suo Stato; noi di questa parte diamo un nostro apprezzamento ed un nostro giudizio sul conto di quello sforzo fatto dallo Stato italiano a spese però delle masse lavoratrici ed in modo particolare delle popolazioni meridionali e della economia meridionale, che pagarono un pesante contributo per la creazione e l'allargamento del mercato nazionale e di una grande industria. Contributo che oggi politicamente e socialmente si qualifica con il nome di « questione meridionale ». Ma non possiamo disconoscere l'importanza dello sforzo compiuto e del risultato politico economico e sociale raggiunto attraverso l'unificazione dei mercati regionali. Ed identiche riflessioni si possono fare esaminando quanto fu realizzato per l'allargamento della rete stradale. Anche per la rete stradale fu fatto uno sforzo notevole da parte dello Stato italiano negli ultimi quarant'anni del secolo. Ed infatti in quello stesso periodo - dal 1860 al 1900 si passa da 22 mila chilometri di strade nazionali e provinciali e da 63 mila chilometri di strade nazionali e provinciali del 1897 e al miglioramento di tutta la viabilità minore.

Oggi, cioè dopo 56 anni, l'intera rete nazionale è di 195 mila chilometri; sulla praticabilità dei quali – e mi riferisco alle strade provinciali e comunali – sono consentiti i più fondati sospetti.

Ma se questo è avvenuto allora, non è avvenuto per caso perché corrispondeva alla necessità di espansione e di sviluppo della borghesia italiana, che seppe realizzare sul terreno politico questa necessità. Se successivamente lo sforzo si arresta e la situazione si immobilizza prima ed entra in crisi poi, questo avviene perché la borghesia italiana non sa superare certi limiti; perché teme che superandoli può compromettere la posizione raggiunta durante il periodo di sforzo ardimentoso.

E dicendo questo credo di non aver detto cose nuove, né originali. Ma ho voluto ripeterle, perché ho voluto richiamare alla mente dei nostri colleghi situazioni e momenti che erano presenti nei programmi e nelle impostazioni politiche di tutti i partiti in Italia dopo la guerra fascista, allorché si pose mano alla creazione della nuova Costituzione, che doveva contenere la sintesi delle esperienze sofferte ed esprimere anche la volontà di portare avanti lo sforzo in altra epoca iniziato, affidandolo a nuove forze.

Ho voluto ricordare questo perché, a mio avviso, non può darsi una giusta impostazione alla politica dei trasporti senza prima precisare le grandi linee della politica generale. Allora soltanto sapremo quello che vogliamo ottenere e sapremo donde dobbiamo partire per ottenere dei risultati utili allo sviluppo dell'intera economia del nostro paese ed in conseguenza anche dei trasporti.

Ho insistito su questo aspetto perché, a mio avviso, sbagliano coloro i quali danno alla impostazione del problema dei trasporti soltanto carattere tecnico, dimenticando che i trasporti e le comunicazioni invece sono strumenti rivoluzionari di prima linea, in mancanza dei quali non si può sviluppare la nostra economia. E aggiungo che se noi non riusciamo ad affrontare in modo radicale il problema dello sviluppo democratico e largo dell'economia del nostro paese, noi non potremo mai risolvere in modo razionale e moderno i problemi della politica dei trasporti. Insomma nella misura in cui realizzeremo in Italia una profonda riforma agraria, risolveremo i problemi del Mezzogiorno, miglioreremo le condizioni generali dell'industria, e sapremo fare una lotta coraggiosa ai monopoli, che in Italia strozzano ogni slancio verso posizioni più avanzate, nella stessa misura realizzeremo una moderna politica dei trasporti e riusciremo a darle quel contenuto sociale e nazionale che adesso le manca.

L'onorevole Angelini, nostro presidente, sta combattendo da cinque anni una coraggiosa, ma sfortunata battaglia, per ottenere una migliore organizzazione dei servizi dei trasporti e delle comunicazioni in generale. E mi pare che non è mai mancato l'appoggio della nostra parte in questa battaglia, così come non mancherà in questa occasione.

Ma io voglio anche dire questo: pensa veramente l'onorevole Angelini che i problemi dei trasporti e delle comunicazioni in Italia potranno essere avviati a soluzione soltanto se unificheremo certi determinati settori di competenza dei diversi ministeri?

Pensa forse che si possa risolvere il problema di fondo trasferendo, per esempio, l'«Anas» o la direzione generale della viabilità e delle nuove costruzioni ferroviarie alle dipendenze del Ministero dei trasporti?

Dico che così facendo potremo arrivare alla unificazione di due o più servizi ma non otterremmo assolutamente una soluzione radicale del problema se non sarà fatta una politica nuova, se mancherà al Governo una direttiva nuova di politica generale; la quale, necessariamente, poi avrà i suoi riflessi nel campo dei trasporti. Diversamente non si andrà avanti e si procederà senza prospettive facendo della normale amministrazione. Come si è fatto finora.

E che questo sia avvenuto lo rileviamo anche dalla lettura delle dichiarazioni che ha fatto il ministro dei trasporti al Senato; dalle quali si constata come si proceda sui vecchi binari mancando assolutamente ogni prospettiva di carattere moderno.

A tal riguardo vorrei sapere per quanti anni ancora sentiremo parlare di quel programma di 160 miliardi, già annunziato con potenti squilli di tromba dai ministri Malvestiti e Campilli, dato che le informazioni fornite al Senato sono imprecise e le notizie circolanti non sono per niente confortanti.

Ma ritorno al tema. E mi occupo del cosiddetto conflitto tra strade e privati. Cose interessanti si leggono e si scrivono, così come si sentono dire anche nel Parlamento italiano; ma a me sembra, questa, una strana ed inutile battaglia di parole, nel momento attuale. Anzi, alle volte sembra addirittura un diversivo comodo, questo conflitto, per non affrontare i problemi nè della strada nè della rotaia.

Che significato ha oggi in Italia, nel mezzogiorno d'Italia, parlare di un conflitto fra strada e rotaia? Che significato ha questa

disputa su cose che non esistono, o che sono comunque del tutto inadeguate alle attuali esigenze? Se un conflitto vi è, a mio avviso, non è tanto fra strada e rotaia: al contrario, il conflitto esiste tra le esigenze di progresso, di sviluppo e diciviltà, che sono largamente sentite in tutte le regioni d'Italia, e la politica che finora è stata fatta e i mezzi che sono stati apprestati per migliorare la rete delle comunicazioni interne.

Il conflitto esiste, purtroppo, tra le diverse situazioni nazionali, per cui su circa 4 mila chilometri di doppio binario, se ne contano soltanto 2 - dico due - chilometri da Napoli in giù. E ne registreremo altri 130 chilometri, chissà fra quanti anni. Ce lo dirà forse il ministro Mattarella, quando sarà portato a termine il doppio binario sulla Battipaglia-Reggio.

Quel doppio binario per areee depresse di soli 130 chilometri mentre la linea ha una lunghezza di 400 chilometri; quel doppio binario a «salsiccia» che è stato inventato proprio per il mezzogiorno d'Italia.

Il conflitto esiste perché su 5.300 chilometri di linea elettrificata, da Roma in giù se ne contano soltanto 850, e se ne conteranno al massimo fra quattro anni (prendendo per buono quanto ha affermato l'onorevole Mattarella al Senato) altri 300 circa allorché saranno realizzati il tratto Messina-Catania e quello Messina-Palermo.

Ed il conflitto esiste per la situazione del nostro paese, per il peso dei monopoli elettrici, per il peso della Società elettrica meridionale nel mezzogiorno d'Italia; ed in conseguenza è chiaro che fin tanto che non si spezzeranno i grandi monopoli elettrici, parlare di larga elettrificazione nel Mezzogiorno e in tutto il territorio nazionale è un qualche cosa di teorico, di platonico e comunque di mai realizzabile.

E il conflitto - aggiunge ancora - esiste tra le condizioni generali in cui si svolge il traffico ferroviario nel Mezzogiorno e quelle in cui si svolge nel resto d'Italia. Basti pensare che i treni rapidi in Sicilia, per percorsi eguali, impiegano lo stesso numero di ore che impiegano gli accelerati da Roma in su. Tutto questo dà le fotografia della nostra arretrata situazione. E ciò dicendo è lontana da me una posizione antagonistica tra nord e sud; perché nello stesso momento in cui lamento l'insufficienza della rete ferroviaria meridionale e dei trasporti, riconosco che nel nord le cose non vanno come dovrebbero andare in un paese moderno e progredito.

Per brevità non mi occupo di come si viaggia nel mezzogiorno d'Italia e dell'offesa continua e permanente che milioni di cittadini meridionali ricevono tutte le volte che salgono sui treni che partono da Roma verso il Mezzogiorno, su vetture vecchie, sgangherate, sporche, ove mancano tutti i comforts.

Si potrà modificare la situazione, se non muteremo politica? È evidente che al contrario si aggraverà la situazione dei trasporti, se non si avrà il coraggio di affrontare in modo concreto e largo, quale noi socialisti da più tempo richiediamo, il problema di una politica generale.

Voglio dare ancora qualche esempio a dimostrazione di quanto sto dicendo. Si parla di riforma agraria; la vostra propaganda ne parla per vantare i risultati ottenuti e i documenti ufficiali parlano di una riforma agraria che si deve accelerare. Al Senato di recente il relatore sul bilancio dell'agricoltura ha elevato un inno alla riforma agraria realizzata e domani sentiremo in quest'aula le stesse cose. Ma, onorevoli colleghi, sapete voi quale è la situazione dei trasporti e delle comunicazioni nei comprensori dove dovrebbe realizzare la riforma agraria? Avete mai chiesto a coloro che levano questi inni, come si viaggia in Sila, per esempio, come si viaggia nei territori di riforma delle Puglie e della Lucania? Ebbene proprio fermando l'attenzione in queste zone si ha la prova evidente che si cammina per direzioni diverse senza programmi e senza prospettive.

È possibile infatti realizzare una politica agraria radicale e profonda senza realizzare, in parallelo con questa politica nel campo dell'agricoltura, una politica moderna anche nel settore dei trasporti? Io dico di no. Vediamo che avviene nell'ambito limitato delle vostre leggi di riforma agraria; in Sila nel 1947 si iniziò la costruzione di un nuovo tronco ferroviario Camigliatello-San Giovanni in Fiore, a continuazione di quello esistente Cosenza-Camigliatello. In Sila mancano le strade interne e non si circola nella stagione invernale. Nel 1950 è stata approvata la legge Sila Ebbene, quei 35 chilometri di strada ferrata tra Camigliatello e San Giovanni in Fiore aspettano ancora di essere ultimati. E quando saranno ultimati, i viaggiatori si chiederanno perché mai quella linea non è stata elettrificata essendo la Sila sede di potenti centrali elettriche. Ma i lavori sono stati sospesi da oltre un anno e non si sa più niente di quello che si intende fare per questa ferrovia che era stata data

già per compiuta e realizzata in qualche relazione ufficiale del nostro Parlamento.

Abbiamo appreso dalla bocca di un senatore della democrazia cristiana - che ha parlato su questo bilancio al Senato - che si avrebbe l'intenzione di sospendere in modo definitivo la costruzione del tronco, talché lo stesso senatore calabrese ha avanzato l'amena proposta di trasformare le stazioni e i caselli costruiti nel tratto di strada ferrata già compiuta in alberghetti turistici... Qui, come vedete, siamo nel campo delle cose spiritose, che però sul terreno pratico acquistano un contenuto tragico quando si pensi alle condizioni delle comunicazioni in Sila. Ma anche questo è uno aspetto non secondario della politica che si è fatta nel mezzogiorno d'Italia, in quanto questa politica contraria ai nostri interessi non si sarebbe potuta realizzare senza l'aiuto e la complicità della rappresentanza parlamentare meridionale di un certo settore della Camera, che anziché reagire a quella politica ha contribuito invece a rafforzarla. Ma, se questo avviene in Sila, lo stesso avviene negli altri comprensori di bonifica. In Puglia, avrebbe dovuto essere realizzata la ferrovia Bari-Barletta. A che punto è la costruzione di questa ferrovia; è avvenuta o non è avvenuta? Se dovessimo dare fede alle cose che si sentono e si vedono in periodo elettorale, dovremmo dire che è ultimata da tempo, perché io nella mia cartella ho una fotografia in cui si vede un'automotrice nuova e moderna dalla quale scendono due sottosegretari di Stato - uno è quello dei trasporti – alla stazione di Corato di questa linea Bari-Barletta. La fotografia è del periodo elettorale. Poi, passate le elezioni, l'automotrice è sparita; ma non sono spariti i due sottosegretari; uno è ancora in carica, mentre l'altro - forse grazie a quella messinscena - è stato rieletto senatore. Però il problema rimane. Non sappiamo nulla della Bari-Barletta, della Camigliatello-San Giovanni in Fiore, come non sappiano nulla dell'Alcantara-Randazzo. Quale riforma agraria si potrà mai realizzare senza strade e senza comunicazioni? Nel bilancio che discutiamo per le linee da me ricordate non figurano stanziamenti.

Il nostro relatore afferma che non figurano più nel bilancio in quanto i fondi già stanziati sono ancora da utilizzarsi per la spesa.

ANGELINI ARMANDO, Relatore. Potrebbero già essere utilizzati per la spesa.

MANCINI. Su questa affermazione ho motivo di esprimere dei dubbi, in quanto la costruzione di questi tronchi è sospesa da oltre un anno. Ciò significa, evidentemente, che se è vero (e potrebbe anche non essere vero) che le somme a suo tempo stanziate sono state effettivamente spese, occorrono altri fondi per portare a compimento la costruzione di detti tronchi. Potrebbe però essere anche avvenuto — e non sarebbe la prima volta — che le somme siano state soltanto stanziate e mai spese come capita spesso per il Mezzogiorno. In ogni caso su questo punto chiedo formali assicurazioni all'onorevole ministro.

Ma, a mio avviso, la mancanza di una politica nazionale dei trasporti tocca veramente il limite estremo, in quell'episodio, di cui recentemente si è occupata la stampa italiana e che dimostra l'insensibilità profonda del Ministero e dei suoi alti funzionari nei confronti delle esigenze nazionali. Mi riferisco all'elettrotreno 300 della linea Napoli-Milano. A suo tempo la propaganda annunciò questa magnifica impresa, che effettivamente dal punto di vista tecnico – rappresenta un gran titolo di onore per gli operai ed i tecnici della Breda. Ora l'elettrotreno sta per essere ritirato dalla circolazione, mentre si proiettano ancora nei cinema documentari sulla cerimonia della inaugurazione del servizio con gli immancabili ministri e le autorità.

Fra poco l'elettrotreno non sarà più in servizio. Si dice che questo treno sia costato un certo numero di miliardi. Non sappiamo ancora quanti (tre, cinque, otto?); ma su questo e su altri punti pretendo informazioni precise dall'onorevole ministro. Si conosce però quale è la perdita di esercizio giornaliero, vi viaggiano in media una ventina di viaggiatori, ed in conseguenza, tenuto conto del costo del biglietto, e del numero del personale impiegato, si perdevano ogni giorno un milione e 200 mila lire, cioé oltre 30 milioni al mese. Quando si chiede al ministro dei trasporti perché ciò è accaduto, un alto funzionario ci dice, su una rivista ufficiale, che l'elettrotreno è stato costruito perché le segnalazioni dall'estero e dall'America incoraggiavano a porre a disposizione dei turisti qualcosa di veramente superiore.

Veramente commovente! Ma le segnalazioni che giungono dalla Calabria, dalla Sicilia, dalla Sardegna, da ogni regione d'Italia, non arrivano mai al ministro dei trasporti e a questi solerti funzionari?

A costoro che i ferrovieri e le popolazioni richiedono dei miglioramenti economici e di esercizio, si trincerano sempre dietro la barriera dei costi economici delle ferrovie e trascurano costantemente le esigenze di ca-

rattere sociale prospettate dai ferrovieri e dalla popolazione.

Sulla Rivista dei trasporti, edita a cura del Ministero dei trasporti, si leggono cose di questo genere in riferimento all'elettrotreno di cui ho parlato: « E se aggiungete la bellezza dei paesaggi, la dolcezza della marcia, l'accoglienza del conforto, potrete facilmente comprendere come l'elettrotreno appaia, più che come un mezzo di trasporto terrestre, mezzo di trasporto spirituale, che ai suoi clienti stranieri amanti dell'Italia, ma non sempre degli italiani, ricordi che questi con i loro fatti hanno anche le qualità positive dei popoli creatori ed artisti. E noi italiani non possiamo che benedire il nuovo treno ed augurargli la migliore fortuna ». Tante benedizioni, dunque, ma non per l'elettrotreno sol-

Leggendo queste sciocche parole ho compreso ancora meglio perché la censura fermi il film di Luigi Zampa, Anni facili, che coraggiosamente mette, appunto, il dito su certe piaghe purulenti dell'alta burocrazia, sviluppatesi a causa di una determinata politica. L'elettrotreno 300 è episodio limite; che sottolinea il fallimento di una intera impostazione politica disancorata dalle esigenze urgenti della nazione. Ma non avviene lo stesso negli altri settori? Non si costruiscono case di lusso mentre la gente vive nei tuguri?

La Commissione trasporti e il Parlamento italiano devono richiedere al ministro chiare spiegazioni su questo fatto. Vogliamo sapere tutto al riguardo, perché diversamente le cose potrebbero finire come appunto finiscono nel film di Luigi Zampa, dove si vede il piccolo funzionario che va in prigione mentre invece l'alto papavero della burocrazia, fascista prima e poi naturalmente adeguatosi ai nuovi tempi, continua a viaggiare su quei treni di lusso che piacciono tanto, fra l'altro, al direttore generale del Ministero dei trasporti.

Ma la critica nel confronti della politica finora svolta in questo campo diventa ancora più valida quando si esamina il problema delle ferrovie in concessione, di cui si è tanto occupato il presidente della nostra Commissione. La passata legislatura si è lungamente interessata delle ferrovie in concessione senza peraltro arrivare mai a risolvere il problema, in un modo o nell'altro. Proprio sul finire della legislatura la Gazzetta ufficiale arricchì la sua collezione di un'altra legge, che venne ad aumentare il numero delle leggi che non si applicano.

Ormai tutti sanno come siano andate le cose.

Il presidente della nostra Commissione spiega con chiarezza nella sua relazione la situazione attuale, e conferma che la legge, per quanto pubblicata nella Gazzetta ufficiale, non ha avuto in pratica alcuna applicazione.

Da parte nostra si può dire oggi che quanto avviene l'avevamo previsto nel 1951 e nel 1952, e possiamo perciò dire che era giusta la posizione del nostro partito ed anche di altri settori allorché sostenemmo che era giunto il momento di risolvere in modo radicale il problema delle ferrovie in concessione.

Ma la nostra voce non fu ascoltata e così abbiamo una nuova legge che oggi non si applica. Nella sua relazione, l'onorevole Angelini cerca di spiegare le ragioni per le quali quella legge non si applica; e mi pare però questa volta il nostro presidente insista eccesivamente sui motivi tecnici e di interpretazione per giustificare la mancata applicazione della legge.

A mio avviso, invece, il motivo è chiaro, semplice, elementare: la legge non si applica perché le società e concessionarie non hanno interesse ad applicarla, essendo state allevate magnificamente negli anni passati alla politica del completo parassitismo: «tanto perdiamo, tanto lo Stato italiano ci deve dare ». A queste società che hanno pasciuto allegramente a spese dello Stato italiano e del contribuente italiano, si dovrebbe, oggi, chiedere una prova di patriottismo con l'applicazione della legge del potenziamento, che è più sfavorevole del sistema dei contributi e delle sovvenzioni finora applicate. L'aspetteremo un bel pezzo la prova di patriottismo dai gruppi finanziari che stanno dietro le società concessionarie, quali la « Edison » ed altri gruppi. Perciò la legge non si applica e non si applicherà nemmeno nei mesi che verranno: non ci facciamo illusioni.

La legge non si applicherà fin tanto che non si cambierà sistema e fin tanto che nessuno avrà il coraggio di disturbare i gruppi finanziari e le società che hanno fatti sempre i loro comodi, e da parte del Governo nulla si farà per rimuovere questa intollerabile situazione. Le cose continueranno ad andare come stanno andando, e miliardi per sussidi e per sovvenzioni finiranno sempre nelle casse delle ingorde società, vere sanguisughe dell'economia nazionale e in modo particolare dell'economia del mezzogiorno d'Italia.

Il ministro ci dirà cosa si propone di fare. L'onorevole ministro deve in ogni caso spiegarci l'affermazione fatta in Senato in merito ad una possibile soppressione di 1.700 chilometri di linee ferroviarie in concessione. E ciò perché si sappia che la Commissione che deve proporre le eventuali soppressioni delle linee esistenti, istituita con la legge, si è riunita una sola volta, e sicuramente non ha discusso di queste cose; e poi, perché si sappia che è il Parlamento che deve dire la sua ultima parola sulle soppressioni di linee e non il ministro.

Questa richiesta sarà riproposta con molta energia anche in seno alla nostra Commissione. Il ministro dirà il suo pensiero sulla mancata applicazione della legge. Ma prima che il ministro si pronunzi, dirò il nostro pensiero sull'annoso problema delle ferrovie in concessione. Per conto mio, affermo che si sarebbe potuta già ottenere la nazionalizzazione di queste ferrovie, se il Parlamento italiano fosse stato in grado di avere sempre a sua disposizione, in modo chiaro, tutti i dati della questione.

Purtroppo, invece, appunto perché le cose sono andate come prima ho detto, nella passata legislatura, gli elementi di informazione sono assolutamente mancati. Se il Parlamento italiano, se l'opinione pubblica in genere avessero saputo con precisione ciò che le società hanno fatto nei confronti delle popolazioni meridionali, dello sviluppo dei traffici, dei trasporti e delle comunicazioni, io ritengo che con voce unanime, senza distinzione di settori e prescindendo da qualsiasi impostazione ideologica, tutti avrebbero richiesto con forza la nazionalizzazione delle ferrovie in concessione.

Volendo dare un contributo alla soluzione del problema, che si ripresenterà sicuramente dopo il facilmente prevedibile fallimento della legge sul potenziamento, prossimamente da parte nostra sarà presentata una proposta di legge per un'inchiesta parlamentare sulle ferrovie in concessione, perché vogliamo che con il Parlamento, tutto il paese sappia la verità piena su questo settore. È tempo che la verità sia nota anche se è difficile orientarsi nella giungla delle leggi che riguardano le ferrovie in concessione e non è facile ricostruire sulla scorta dei documenti finora in possesso nel Parlamento l'onere sopportato dalla nazione in cambio di un servizio inadeguato e insufficiente. Oggi non farò una escursione su tutta la questione; ma mi occuperò soltanto brevemente a titolo di esempio delle calabro-lucane che opprimono la mia regione e contribuiscono ad aumentarne l'arretratezza.

ANGELINI ARMANDO, Relatore. Le calabro-lucane sono quasi del tutto nazio-nalizzate.

MANCINI. È così se per nazionalizzazione si intende che lo Stato paga tutte le perdite, non interviene nella gestione e non si preoccupa del controllo dei bilanci. Se non mi sbaglio, l'attuale ministro Panetti, in una relazione presentata a suo tempo al Senato, avanzava forti dubbi sulla sincerità dei bi-Ianci di gueste società. La Camera forse sa che il primitivo programma della legge 21 luglio 1910 non è stata mai realizzata e dei 998 chilometri da costruire entro il 1924 soltanto 737 ne sono entrati in esercizio e che diversi tronchi sono rimasti incompiuti con danno evidente delle zone interessate e con conseguente attenzione degli scopi per i quali la linea era stata concessa. Quello che la Camera forse non sa è che il regime fascista - il regime che si vantava difare arrivare in orario i treni – nel 1926 fece una convenzione con le calabro-lucane addossando allo Stato i 9 decimi delle perdite, senza intervento diretto dell'amministrazione.

Ma quanti miliardi hanno « pompato » dalle casse dello Stato le ferrovie calabro-lucane? È difficile a sapersi, e anche per ciò da parte nostra si chiede una inchiesta parlamentare che faccia luce. Dai dati che io a fatica sono riuscito a trovare sui documenti che ho potuto compulsare risulta che dal 1938 al 1952 l'onere dello Stato è aumentato di sette volte, passando da 22 milioni dal 1938 ai 1.172 milioni del 1948, ai 2.545 milioni del 1949, ai 1.502 milioni del 1950 ed ai 1.592 milioni del 1951. Vale a dire un contributo di due milioni per ogni chilometro incassato dalla benemerita società.

Ho già detto come la società è largamente venuta meno agli obblighi della concessione, non completando la linea. Aggiungerò adesso le notizie attinte direttamente nei diversi comuni mediante un'indagine personalmente compiuta presso i sindaci della zona servita dalle calabro-lucane presso le associazioni e i partiti. Unanime si è levato un coro in Calabria contro la società concessionaria; un coro di proteste, di invettive, di maledizioni. Da ogni paese una protesta, perché non sono riparate le interruzioni e nulla si fa per prevenire e arginare le frane che ogni anno periodicamente si rinnovano; perché l'armamento è vecchio, perché crollano i ponti che poi non si ricostruiscono, perché si deve procedere con il sistema del pilotaggio, perché non sono osservati gli orari, perché si viaggia come bestie. Un coro di sacrosante proteste contro un sistema che offende ormai la dignità delle popolazioni civili e non «può essere in alcun modo tollerato oltre. E lo sdegno e le

proteste anche di più aumenterebbero se le popolazioni conoscessero l'entità dei contributi pagati dallo Stato che interviene anche per l'acquisto di nuove automotrici, anticipando quei 900 milioni che poi sono diventati un miliardo e mezzo. A tal riguardo, onorevole Angelini, sarebbe interessante sapere se dopo la immissione delle nuove automotrici, le perdite siano veramente diminuite - come disse allorché si chiesero i 900 milioni - o se non siano in pratica aumentate, a dimostrare che il sistema di contribuzione determina non tanto una diminuzione di perdite, ma, al contrario, una maggiore, inestinguibile appetito da parte della società. La legge sul potenziamento non ha nulla modificato nelle calabro-lucane e mentre molto dovrebbe essere modificato. Con la richiesta di inchiesta parlamentare ritengo che si riuscirà a portare più luce sul problema e ad avviarlo a solu-

Ultimo episodio negativo della politica finora svolta è quello della mancata regolamentazione delle autolinee in concessione. Io voglio sperare che questa volta in Parlamento non sentiremo le lodi che sentimmo altre volte nei confronti di una commissione presieduta da un egregio magistrato; che avrebbe dovuto predisporre la nuova legge per regolare il sistema delle autolinee in concessione. Dico che sarebbe finalmente tempo di far meno lodi alla commissione da anni istituita ma di dirle invece che acceleri i suoi lavori per porre il Parlamento nella condizione di veder chiaro anche in questo settore talmente caotico e disordinato da far sospettare che vi sia un interesse a che la questione non venga giuridicamente risolta.

Si sa infatti che sono 7 o 8 mila le autorizzazioni che annualmente si concedono in via provvisoria per le autolinee, mentre quelle definitive non sono che 130-140.

ANGELINI ARMANDO, Relatore. Sì.

MANCINI. Di fronte a tanto ritardo appare legittimo manifestare il sospetto che il sistema delle concessioni provvisorie sia perpetuato per interessi di vario genere e anche di natura elettoralistica; giacché per esempio al momento in cui si fanno le elezioni (mi dicono che è accaduto in Sicilia) fa comodo avere a disposizione gli automezzi per il trasporto degli elettori del partito del ministro o del sottosegretario ai trasporti. Voglio dire che sono più facili le manovre e i sospetti se il settore non sarà immediatamente disciplinato in modo da evitare che annualmente le ditte siano costrette a trattare con gli uffici e con il ministero dai quali in definitiva

tutto dipende. Tanto prima si concluderanno i lavori della commissione, tanto meglio per tutti.

Per concludere devo dire che dalla mancanza di una politica nel settore dei trasporti è anche derivata una singolare posizione del Ministero dei trasporti nei confronti del Parlamento; dal 1948 ogni possibilità di controllo in direzione di questo delicato settore è stata negata. Oggi dobbiamo per la nuova situazione parlamentare determinatasi rivendicare una maggiore autorità nei confronti del Ministero dei trasporti, il quale deve convincersi che nulla esiste al di sopra del Parlamento. Finora la voce del Parlamento e dei parlamentari è stata ignorata dal Ministero in ogni momento e per qualsiasi problema. Dal grosso problema delle tariffe al meno grosso problema degli orari su tutto deve essere sentito il Parlamento e noi queste esigenze con forza rivendicheremo nella nostra Commissione.

Vi porto un esempio.

Trentacinque parlamentari calabresi, insieme con quelli siciliani, non riescono ad ottenere il mantenimento dell'unico treno veramente rapido per Roma perché il direttore generale dice di no, senza nemmeno degnarsi di dirne le ragioni. Per conto mio sono mortificato di dover presentare un ordine del giorno per richiedere alla Camera un voto per il mantenimento di un treno. Ma è il solo modo per dimostrare ad un generale direttore generale insensibile e, purtroppo, anche ad un ministro insensibile, che quando 35 parlamentari, che rappresentano due milioni di elettori calabresi, rivendicano una esigenza largamente sentita, anche coloro che stanno chiusi negli alti uffici ministeriali devono ascoltarne la voce e adeguare se non la mentalità quanto meno la struttura dei loro uffici alle nuove esigenze. Ma ho detto che oggi la situazione parlamentare è diversa e maggiori possibilità esistono di svolgere un maggiore controllo e di pretendere una migliore politica dei trasporti. L'esigenza di modificare le linee della politica generale è largamente sentita nel paese come il voto del 7 giugno ha dimostrato; e noi possiamo contribuire a modificarla tentando anche di imprimere uno spirito nuovo alla politica del Ministero dei trasporti.

Oggi, dovendo dare il nostro voto al bilancio, è evidente che noi socialisti dobbiamo esprimere un voto contrario, in quanto esso non è che un codicillo della passata politica che vogliamo vedere radicalmente modificata. Ma nel momento in cui diciamo no

al bilancio, diciamo anche che, per parte nostra, non verranno create difficoltà contro 1 tentativi di fare una nuova politica dei trasporti, una politica moderna, e, principalmente, una politica nazionale legata alle esigenze sociali, che intervenga a dire la sua parola quando gli operai della Breda, della Pignone e della Terni vengono licenziati, mentre le nostre ferrovie sono vecchie e antiquate; che comprenda come lo sviluppo dei trasporti e delle comunicazioni non sia possibile senza un allargamento della democrazia e un miglioramento delle condizioni di vita della maggioranza della popolazione.

Noi socialisti questo vogliamo e per questo lavoreremo; faremo così il nostro dovere di deputati e contribuiremo alla realizzazione di una politica nazionale nel campo dei trasporti. (Applausi a sinistra).

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

SALA. Signor Presidente, onorevole ministro, sono spiacente che l'onorevole Jervolino, relatore al bilancio, non sia in questo momento presente, in quanto in una discussione in sede di Commissione, parlandosi del pareggio del bilancio dell'amministrazione delle poste e telegrafi, a me che sostenevo essere questo pareggio il risultato di un supersfruttamento del personale, egli credette opportuno di dare l'appellativo di demagogo. Ora io domando: è demagogia dimostrare che, se esiste il pareggio nell'amministrazione postelegrafonica, esso è dovuto a ben 16 milioni di ore di straordinario, che sono pagate al personale con il 50 per cento in meno della paga normale?

Si può chiamare sana amministrazione quella, in cui il pareggio si realizza con lo snellimento periodico, con l'aggiornamento e il miglioramento dei servizi a favore degli utenti, riducendo i costi e consentendo contemporaneamente al personale di lavorare in locali adatti, che offrano condizioni di ambiente idonee, in cui si possa respirare, vi sia la possibilità di muoversi ed anche un'attrezzatura tecnica costantemente adeguata alle necessità dei servizi; è sana amministrazione quella in cui vi sia nei varî uffici un personale che possa far fronte a tutte le esigenze. Invece, la deficienza di personale negli uffici e la mancanza di condizioni ambientali adeguate produce un logorio di vita del personale veramente intollerabile; esso è sottoposto a 3, 4, 5 ore di lavoro straordinario in condizioni malsane e ne subisce come conseguenza malattie, più frequenti fra tutte la tubercolosi.

Inoltre gli stipendi e le indennità accessorie per i servizi particolari dovrebbero essere adeguati e tali da consentire vita dignitosa e serena. E poiché tutto ciò non è stato realizzato, non si può parlare di una sana polittica amministrativa e di un regolare pareggio.

Per completare quanto ho detto, domando che cosa si è fatto del denaro che gli impiegati postelegrafonici pagano per le case. Essi non possono usufruire delle case « Ina », in quanto l'amministrazione incamera il denaro; l'amministrazione, a sua volta, non costruisce le case che sarebbe obbligata a costruire.

Il bilancio, per conseguenza, non corrisponde affatto ai bisogni del personale: senza contare che al pareggio bisognerebbe aggiungere circa 10 miliardi di lavoro gratuito o semigratuito, che l'amministrazione delle poste e telegrafi fa alle altre amministrazioni dello Stato.

Nello stato attuale dell'amministrazione, se si riesce in parte a soddisfare le spedizioni e le esigenze del pubblico, ciò si deve esclusivamente allo spirito di adattamento e di sacrificio del personale.

Si aggiunga poi la mancanza di locali: quelli esistenti in tutti i centri e in particolare nei grandi centri sono inadeguati e antigienici.

L'onorevole Jervolino, che ha decantato e definito benefattore delle poste l'ex ministro Spataro, dice che questi nel settembre del 1952 presentò un disegno di legge per il riassetto del patrimonio dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni.

Ebbene, dalla relazione a questo disegno di legge risulta che il normale programma di costruzione degli edifici postali fu sospeso nel 1940. Bisogna aggiungere i danni subiti durante la guerra oltre quelli provocati dalla invasione degli eserciti. Dalle statistiche di cui disponiamo risulta che ai prezzi del 1939 i danni ammontavano ad un miliardo e 700 milioni. Calcolando questa cifra con il valore odierno della moneta, i danni si aggirano intorno agli 80 miliardi.

Il citato disegno di legge riconosce che fino al settembre 1952 non si è potuto intervenire neppure per l'ordinaria manutenzione degli uffici, perché, anno per anno, i normali stanziamenti di bilancio sono appena sufficienti a consentire modeste opere di inderogabile riattamento e sistemazione. È urgente, quindi, provvedere alla ripresa dei lavori per tutto ciò che riguarda lo sviluppo e il perfezionamento dei servizi, per cui gli otto miliardi autorizzati da tale progetto sono insufficienti.

Ebbene, fino ad oggi, non vi è stata la possibilità da parte del Ministero del tesoro di concedere somme adeguate per potere sopperire alle esigenze di costruzione dei vari uffici postali sia nei grandi che nei piccoli centri.

Non diverso è il problema della ricostruzione e manutenzione delle linee telegrafiche.

Dei 660 milioni stanziati dal capitolo 57 del bilancio, vengono destinati agli investimenti solo 340 milioni, con la conseguenza che più della metà dei guardafili sono condannati alla disoccupazione, perché manca un piano organico di ricostruzione.

Ancora più grave si presenta la situazione del parco rotabile postale.

Da una statistica del 1º luglio 1930, si rileva che la proprietà del parco rotabile era di 399 carrozze appartenenti all'amministrazione delle poste e telegrafi con 970 assi, e di 140 di proprietà dell'amministrazione delle ferrovie, con 400 assi, per un totale di 539 carrozze e 1.370 assi.

Ebbene, alla data del 15 dicembre 1952 vi erano 380 carrozze con 1.024 assi. Il che significa: vi è un aumento dei trasporti, un aumento della corrispondenza, ma le carrozze sono diminuite invece di aumentare.

Tra queste 380 carrozze sono compresi 52 carri merci che furono attrezzati per il trasporto della posta, e che risultano quanto mai dannosi al fisico del personale viaggiante. A questi bisogna aggiungere altri 5 carri bagagliai adibiti al trasporto della posta, che sono pure scarsamente adatti al servizio postale.

In base a un accordo fatto con le ferrovie dello Stato, il periodo medio di vita sulla carrozza è fissato in 30 anni. Di modo che, nel 1947, noi dovevamo avere almeno in parte, se non tutto, il parco rimodernato. Invece alla data 1 luglio 1953 erano stati costruiti appena 32 carri nuovi, mentre gli altri risalgono al 1902, al 1907 e via via al 1922, e non oltre. Si pensi che alla stazione di Novara esiste ancora, per il trasporto della posta, un carro che risale al tempo dell'impero austroungarico. La deficienza di vetture mette gli uffici in condizione di sopprimere alcuni turni, rimandando l'invio di corrispondenza ai turni successivi. Sicuramente l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario conoscono queste

Per quanto riguarda l'insufficienza del personale, grave particolarmente fra i portalettere, che sono privi anche del congedo annuale, lo stesso giornale dei sindacati liberi, fa presente la necessità di immettere nuovi impiegati per le tre categorie fino al 10 per cento del numero attuale: ciò significa che su circa 50.000 lavoratori, v'è una deficienza di 5 mila unità, deficienza che rischia di aggravarsi ancora di più a seguito del prossimo collocamento a riposo del personale anziano.

Per arrotondare le paghe del personale, l'amministrazione, fino a ieri, stabiliva un certo numero di ore straordinarie. Al capitolo 3 del bilancio figurano, infatti, 2 miliardi per il lavoro straordinario; mentre nel capitolo 48 vi sono 250 milioni per il lavoro a cottimo. Queste due cifre sono divise fra i dirigenti e il personale subalterno ed esecutivo. Per i subalterni il compenso orario per lo straordinario va da 62 a 86 lire, mentre per l'esecutivo da 81 a 156, con una media di 100 lire.

Se si tiene presente che le ore straordinarie effettivamente eseguite sono più di 16 milioni all'anno, appare evidente l'ingiustizia di un pagamento orario che corrisponde al 50 per cento della paga oraria normale.

Se nelle aziende private lo straordinario viene corrisposto nella misura del 50 per cento in più, per i giorni feriali, e del 100 per cento in più, nei giorni festivi della paga oraria, non si capisce perché a questo personale sia corrisposto nella misura del 50 per cento in meno della loro paga oraria. In questo modo viene raggiunto il pareggio del bilancio dell'amministrazione delle poste! In questo modo si indica all'industria privata la maniera di sfruttare l'operaio. Così l'amministrazione, che paga, per esempio, un suo dipendente subalterno 500 mila lire annue, facendogli fare le ore straordinarie invece di assumere un nuovo impiegato, aumenta il suo onere di sole 125 mila lire l'anno, invece che di 500 mila.

Ciò non è concepibile, perché costituisce sfruttamento del lavoro dei propri dipendenti. Auguriamoci che dopo il 7 giugno e col nuovo ministro la situazione possa cambiare.

Negli uffici periferici (già ricevitorie ed oggi uffici locali ed agenzie) ha luogo in forma più aggravata lo sfruttamento del personale. Infatti"ai direttori degli uffici locali, qualunque sia il numero delle ore di lavoro che essi compiono, oltre quello di obbligo che è di 7 ore, viene attribuito solo un'ora di servizio straordinario con carattere di indennità di dirigenza, mentre i titolari delle agenzie di minor importanza, ma con prestazione di lavoro al pubblico e nei servizi interni superiori alle 7 ore, sono privati anche di ţale esiguo compenso.

Negli uffici locali i supplenti (personale esecutivo), sempre inferiori come numero alle

esigenze effettive del servizio e costretti ad orari molto superiori a quello d'obbligo, vengono compensati, e non in tutti gli uffici, con un sistema forfettario che non supera la mezz'ora al giorno.

E veniamo a quella riforma delle ricevitorie postali che ha creato tanto malumore e che è stata attuata con una legge delega che ha fatto sì che il Parlamento non potesse approfondire questo problema.

È stata creata una nuova figura: quella del coadiutore che ha preso il posto del vecchio supplente a stipendio proporzionato alla prestazione di lavoro. Ora l'amministrazione prima pagava questo personale (che apparteneva alla categoria dei supplenti) in base ad un contratto di lavoro; invece oggi il coadiutore riceve soltanto 81 lira l'ora per quattro ore, cioè 324 lire al giorno, e non ha alcun contratto di lavoro con l'amministrazione, che paga al titolare anche il lavoro prestato dal coadiutore.

Si è creata poi una nuova categoria, quella degli apprendisti, che prestano il loro lavoro gratuitamente per 2 anni, con la promessa che in un eventuale concorso saranno facilitati. Così, in un anno si arriva a disporre di circa 9 mila apprendisti, dei quali solo 500 possono essere sistemati annualmente. E qual è questa legge che dà allo Stato la facoltà di non prendere nessuna garanzia per l'apprendistato? Non vi è qui una aperta violazione delle leggi che impongono che l'apprendistato deve avere la sua giusta ricompensa?

În merito agli uffici postali e alla necessità dell'intervento del Governo in questo campo, ho parlato alla Camera due anni or sono, ma ancora oggi sono costretto ad occuparmi, sia pure brevemente, dello stesso argomento. Mi riferisco più particolarmente all'ufficio postale della stazione ferroviaria di Palermo, che è una vera vergogna. Pensate che in una stanza di pochi metri quadrati di ampiezza lavorano ben 500 impiegati. In questo ufficio postale molto spesso la posta rimane in mezzo alla strada, i pacchi rimangono nel piazzale e le raccomandate – cosa veramente molto grave – sono lì alla mercé di tutte le indiscrezioni.

Furono date delle assicurazioni circa la costruzione di un nuovo edificio, ne fu fatto il progetto, fu perfino comprato il terreno dove si doveva fabbricare, ma ancora si aspetta che venga deciso l'inizio di questi lavori.

E che dire degli altri uffici postali? Abbiamo delle corrispondenze, pubblicate non in giornali di parte nostra, ma in vostri quo-

tidiani, come La Sicilia del popolo e il Giornale di Sicilia, nelle quali si parla dell'ufficio postale di Ravanusa, dell'ufficio postale di Naro, del «budello » di Bisacquino: proprio così è definito l'ufficio postale di Bisacquino dal Giornale di Sicilia. E potremmo parlare anche di una interrogazione da me presentata tempo fa, relativa a un centro di 25 mila abitanti, dove non solo manca l'ufficio postale, ma mancano perfino le cassette per imbucare le lettere, di guisa che per impostare una lettera, oltre alla normale affrancatura, bisogna spendere altre 35 lire, che costituiscono il compenso per portare queste lettere in città.

Da una relazione ufficiale dell'amministrazione del 1949 si rileva che il personale di ruolo e fuori ruolo dipendente dall'amministrazione si componeva di 46.288 unità, di cui 14.940 celibi e nubili e 31.348 coniugati e di essi: 5.801 vivevano in casa propria o di cooperative; 5.840 vivevano in casa dell'alministrazione; 19.876 vivevano in case private con locazione diretta; 12.776 in subafflitto; 1.995 in coabitazione.

Il fabbisogno di case per detto personale si calcolava, allora, in circa 120.000 vani, dei quali circa 50.000 rivestivano particolare urgenza trattandosi d'impiegati costretti a vivere in subafflitto o in coabitazione. Nella stessa relazione si riconosceva che l'amministrazione non aveva potuto attuare il proprio programma di lavoro di costruzione, a causa delle difficoltà di bilancio ed il Ministero del tesoro aveva ripetuto il suo diniego sia alla prima richiesta di uno stanziamento di 4 miliardi, che alle successive, di due e di un miliardo.

Il diniego del Tesoro non trovava e non trova alcuna giustificazione, considerando che i danni subiti dall'amministrazione per eventi bellici ascendevano a lire 1.703.000.000 (prezzi 1939) che ragguagliati all'attuale potere d'acquisto si aggireranno sugli 80 miliardi.

Con la pubblicazione della legge 28 febbraio 1949, n. 43 (piano Fanfani) l'amministrazione si riprometteva la costruzione di 375 appartamenti (su oltre 12 mila necessari) ancora oggi non del tutto costruiti!

D'altro canto specialmente nei grandi centri, le imprese private si sono indirizzate verso la costruzione di appartamenti di lusso o semi-lusso e sempre comunque a prezzi inaccessibili, come riconosciuto dallo stesso relatore del disegno di legge in parola, tali da non consentire che l'impiegato dello Stato potesse usufruirne.

Solo un piano razionale di vasta portata realizzabile attraverso sovvenzioni della Cassa

depositi e prestiti, può veramente risolvere il problema. Il diniego del tesoro ad una tale soluzione appare assolutamente ingiustificato.

E per concludere, volevo rilevare che l'onorevole Jervolino, nella sua relazione sul bilancio, parlando del sacrificio del personale, mette in rilievo le «attività complesse e numerose di tutto il personale delle due aziende di Stato che – tra difficoltà non sempre conosciute e quindi non apprezzate a sufficienza – assolve quotidianamente il proprio compito con duri sacrifici per risollevare il prestigio di un dicastero, considerato, con ingiusta valutazione, di importanza non eguale a quella di altri ministeri.

Per quest'opera paziente, piena di comprensione delle necessità attuali, di adeguamento dei servizi alle sempre più crescenti esigenze del pubblico, che viene svolta in tutte le parti del paese, rivolgiamo il nostro pensiero riconoscente ed augurale al personale tutto dal più elevato in grado al più umile: questo tanto più meritevole in quanto la sua opera è meno conosciuta e priva, perciò, di umane soddisfazioni ».

Dunque, eleviamo il nostro pensiero, ma ricordiamoci che non basta fare i complimenti al personale, quando esso non può sodisfare le minime esigenze della vita.

A che valgono le lodi, quando questi lavoratori non possono godere i diritti dei cittadini della Repubblica italiana, così come devono osservarne i doveri?

Bisogna normalizzare i rapporti che esistono fra le amministrazioni e i loro dipendenti di fronte a tutte queste questioni.

Onorevole ministro Panetti, le punizioni per i casi di sciopero, come quello politico del 30 marzo, o per fatti sindacali, debbono essere annullate, e ciò per poter normalizzare i rapporti tra il personale e le rispettive amministrazioni.

Veda onorevole ministro, il 7 giugno ha cancellato il regime Spataro nell'ambito delle poste e delle telecomunicazioni, e vuol dire comprensione, distensione, discussione fraterna. I postelegrafonici hanno un glorioso passato sia come ottimi cittadini che come organizzazione sindacale attraverso la loro forte federazione, ed essi sanno che i loro colleghi francesi per 23 giorni seppero tener fermo alle ingiustizie del governo, sanno che essi vinsero la battaglia. E pertanto gli impiegati della Repubblica italiana ed i postelegrafonici dovranno essere uniti per lottare non solo per essere trattati più umanamente, ma anche perché le amministrazioni dello

Stato possano servire nel modo migliore il nostro popolo. (Applausi a sinistra).

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

GRAZIADEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chi legge i resoconti delle relazioni e delle discussioni parlamentari degli anni scorsi, sul bilancio dei trasporti, non può non constatare che gli argomenti e le considerazioni di allora si ripetono con una monotona costanza, quasi a rappresentare quell'immobilismo che ha caratterizzato i governi di questi ultimi cinque anni e che si tenta perpetuare ancora.

Nell'ascoltare, in sede di Commissione, la relazione dell'onorevole Angelini, ricca di dati e di cifre ed esposta con forma elegante e correttezza di stile, ho sentito riecheggiare motivi e conclusioni che ho letto in questi giorni negli annali della Camera. Ne è risultato di chiara evidenza che questo bilancio è espressione della stessa politica degli anni scorsi una realtà di statico conformismo sul quale si stende l'euforia delle buone intenzioni per l'avvenire.

Il ritmo incalzante dei lavori non ha permesso né permette un esame ampio e profondo di questo bilancio e credo che ciò sia il principale difetto della presente discussione.

Difetto tanto più rilevante quando si pensi che l'aspetto sociale e politico del problema sovrasta di molto quello tecnico ed economico.

E di qui il primo interrogativo: contiene, questo bilancio di previsione, i presupposti, per adempiere alla funzione sociale dei trasporti in genere? La risposta non può essere che nettamente negativa.

Funzione sociale significa sensibilità verso gli interessi di una estesa collettività, ansia di rinnovamento e di sviluppo, mano che si porge a chi più ha bisogno, nel quadro di una più ampia solidarietà nazionale.

Nulla di ciò noi vediamo in questo bilancio. E l'aspetto sociale e politico resta completamente in ombra e, spesso, del tutto obliato, solo che ci si attardi sulle aride cifre esposte nel bilancio e commentate dal relatore. Quando ci si affida solo al ragioniere, i costi ed i prezzi innalzano la cortina dell'interesse aziendale sconoscendo del tutto la funzione sociale che in uno Stato democratico dovrebbe sempre restare preminente.

Alcuni interventi al Senato hanno posto l'accento sulla funzione sociale che i trasporti sono chiamati ad assolvere nel paese; là dove arrivano la strada, la ferrovia o altro mezzo

di trasporto, arriva la civiltà, cessa l'isolamento, aumentano il lavoro ed il benessere.

La piccola storia della contrada ove per la prima volta è giunta la vaporiera è la piccola storia del progresso di quella località. E negli anni a noi più vicini, quando le interruzioni delle comunicazioni stradali e ferroviarie del periodo bellico diedero luogo all'isolamento di alcune zone dalle altre, si verificò quasi sempre la paralisi di quei luoghi e, tra le prime opere che si sentì l'esigenza di intraprendere, vi fu, sempre, quella della ricostruzione della strada, della ferrovia.

La necessità di sodisfare tale esigenza sociale, è la prima cui deve assolvere qualsiasi mezzo di trasporto.

E su questo concetto sembra sia stato d'accordo anche il ministro.

Si tratta di vedere, però, in quale misura i mezzi di trasporto maggiormente diffusi nel nostro paese – la ferrovia e la strada – assolvono questa funzione fondamentale; si tratta di stabilire se il Governo ha, sin qui, condotto una politica dei trasporti che rispondesse a tale finalità.

Bisogna aggiungere che spesso il Governo, nel perseguire la sua politica, ha trovato degli alleati non richiesti e davvero insperati: per esempio i denigratori delle ferrovie, coloro che fanno un gran parlare di linee deficitarie, di «rami secchi che occorre amputare » se si vuole che il tronco cresca più vigoroso.

Si potrebbe osservare che le ferrovie sono un tronco vigoroso e di natura tale che a tagliarne dei rami lo si isterilisce e non rinvigorisce.

E si potrebbe anche rilevare che, a ben guardare, dietro chi parla della necessità di tagliare i rami secchi e quindi di lasciare crescere l'erba su intere linee ferroviarie, si trova quasi sempre chi è interessato ad eliminare il mezzo di trasporto concorrente: e quasi sempre, si intende, in nome dell'amor di patria e del risanamento del bilancio. Ma non è su'questo terreno che vogliamo scendere.

Quello che ci importa constatare è il fatto che, in molti casi, questi tratti di linea, «passivi», sono il solo contatto che alcuni centri hanno con il resto del paese: sopprimerli significherebbe isolare intere regioni e sarebbe quindi non giusto e dannoso all'economia delle regioni colpite e della nazione tutta.

I trasporti pubblici su strada si preoccupano di assolvere alla funzione sociale che abbiamo visto essere la funzione fondamentale dei trasporti? Non credo che si possa rispondere di sì. Gli autotrasporti non sempre assolvono tale funzione sociale, né sempre possono assolverla per la loro stessa strutturazione.

Infatti, a differenza delle ferrovie che sono gestite, direttamente od indirettamente, dallo Stato, gli autotrasporti sono in mano agli imprenditori privati. E non parlo dei numerosi piccoli imprenditori, quelli delle aziende familiari ed artigiane, che appena ricavano il corrispettivo delle spese e del loro lavoro, molte volte massacrante e senza limiti di tempo e di rischio.

Alludo a quegli imprenditori, i quali, per decidere se aprire o meno una nuova linea automobilistica o accettare un trasporto, non si preoccupano di servire località prive di comunicazioni regolari, ma si preoccupano soltanto dell'utile che potranno ricavare dal nuovo servizio; di un utile particolare, di un utile che deve essere pari all'estensione del monopolio che sono riusciti ad accaparrarsi.

È înevitabile che ciò avvenga, o, se vogliamo, è anche comprensibile.

Meno comprensibile è l'atteggiamento del Governo e, per esso, del ministro dei trasporti, al quale essendo demandata dalla legge la facoltà di concedere i permessi per la gestione delle linee automobilistiche, non ha dimostrato, sinora, di seguire una giusta politica in tale settore non facilitando, nel rilascio delle licenze, la principale finalità di assegnare all'autotrasporto una funzione sociale.

Si è verificata in tal modo una situazione per cui, malgrado il moltiplicarsi degli autotrasporti, moltissimi comuni non serviti dalla ferrovia sono rimasti privi di collegamenti, mentre altri, perché più redditizi, sono serviti dalla ferrovia e dalla strada, in parallelo e, nel contempo, in concorrenza.

Di tale concorrenza, tra strada e rotaia, ora ci si lamenta perché finisce per essere dannosa al paese.

È chiaro che la responsabilità di tale situazione risale all'uso che il Ministero dei trasporti ha fatto della facoltà di rilasciare licenze per l'esercizio di nuove linee automobilistiche.

Ci si potrebbe obiettare che molti dei servizi automobilistici paralleli alle ferrovie sono nati nell'immediato dopoguerra: una tale obiezione rafforza la nostra critica.

Noi ricordiamo le distruzioni eseguite con scientifica spietatezza dall'invasore tedesco agli impianti ed al materiale rotabile, nonché quelle, non meno massicce, degli alleati in avanzata, e le feconde e, spesso, geniali iniziative dei privati per riallacciare rapporti e ritessere la trama dei traffici. Ma anche

l'azienda ferroviaria non restò inerte: sotto la spinta dello stesso personale, che spontaneamente ed alacremente si pose al lavoro, la vita – sia pure lentamente – ricominciò a fluire tra le arterie di ferro.

E, moltissime volte, queste si trovarono già sostituite, con o senza la relativa autorizzazione, dal nastro stradale: comunale, provinciale, nazionale.

È lecito domandarsi perché, in quel tempo e negli anni successivi, ed almeno ora, perché l'autotrasporto in tale situazione non è stato utilizzato per allacciare con servizi regolari quei centri non serviti da alcun collegamento?

Se ciò fosse avvenuto, vi sarebbe, nel campo dei trasporti, una situazione meno confusa dell'attuale, senza che ciò significasse riduzione degli autotrasporti.

Anzi, per stabilire una rete automobilistica efficiente, occorrerebbe ancora aumentarne il numero.

Il Governo, finora, ha lasciato correre. Gioè, anche in questo settore importante della vita nazionale si è verificato il fenomeno dell'immobilismo che ho già rilevato così caro ai vari governi del quinquennio.

Forse ciò è dovuto al fatto che il Ministro dei trasporti è uno di quelli che ha visto l'avvicendarsi del maggior numero di ministri, che ben possono essere chiamati i ministri delle intenzioni.

Solo si salva l'onorevole Corbellini che è rimasto ministro per maggior tempo e che ha lasciato qualcosa di suo: ha lasciato il «Settebello», il superelettrotreno, capolavoro di tecnica, ma magro affare, che ha dato al contribuente la sodisfazione di pagare miliardi per permettere di viaggiare più che comodamente a pochi viaggiatori di lusso.

I ministri si insediavano, magari avvertivano che era necessario cambiare qualcosa, magari lo affermavano solennemente in Parlamento, però chiedevano il tempo per studiare meglio i problemi.

Per meglio condurre lo studio, nominavano delle commissioni e poi... se ne andavano.

Il nuovo ministro non teneva alcun conto delle commissioni nominate dai suoi predecessori, ne nominava di nuove e poi... se ne andava anche lui.

È avvenuto che in questo immobilismo nessun problema ha trovato conclusione e tutti, anzi, si sono aggravati ed in modo particolare quello della concorrenza fino al punto che il ministro nel suo discorso al Senato ha salutato il recente accordo tra ferrovie e autotrasportitori come un avvenimento di grande portata e lo ha qualificato

come il «coordinamento» dei due mezzi di trasporto concorrenti, anzi come «un sano esempio di coordinamento».

Che tipo di coordinamento sia, quello previsto da tale accordo, lo si comprende facilmente quando si esaminano i punti particolari che sono stati messi in maggiore evidenza da quella stampa che riflette gli interessi dei grandi autotrasportatori.

Prendiamo ad esempio il punto 8 e il punto 9 dell'accordo.

Presidenza del Vicepresidente D'ONOFRIO

GRAZIADEI. Il primo dice: «rinuncia da parte delle ferrovie dello Stato ad esercitare direttamente autoservizi sostitutivi od integrativi di linee ferroviarie di nuova istituzione, per i quali si dovrà ricorrere ad esercenti». È l'accettazione da parte delle ferrovie, della pseudoteoria, cara agli autotrasportatori, dei rami secchi.

È l'annuncio, coperto se vogliamo, dell'inizio della smobilitazione di questa grande azienda statale e della sua alienazione parziale o graduale, all'imprenditore privato.

È coordinamento questo? A me pare piuttosto che si voglia rinunciare ad assolvere alla proclamata funzione sociale delle ferrovie e si dica alla strada: si accomodi pure, faccia i comodi suoi nei modi che ritiene più vantaggioso, io le cedo il passo e mi impegno a non darle disturbo.

E qui la strada significa la grande azienda dell'autotrasportatore, la quale rovescia i termini della dipendenza ed impone e non subisce la regolamentazione del traffico.

Il punto 9 dell'accordo stabilisce: « Le tariffe delle autolinee ordinarie parallele alle ferrovie dello Stato dovranno essere, sia pure gradatamente, portate al livello minimo della 3ª classe delle ferrovie dello Stato.

Particolari intese saranno inoltre prese per eliminare i prezzi di concorrenza delle ferrovie dello Stato da una parte e delle autolinee dall'altra, con facoltà di queste ultime di accordare le riduzioni di qualsiasi genere che praticheranno le ferrovie dello Stato».

Qui mi pare che sia superfluo ogni commento.

Le tariffe locali degli autotrasporti verranno abolite ed il pubblico dovrà pagare la tariffa ordinaria, più elevata, con evidente «vantaggio» per il pubblico stesso e con tanti saluti alla funzione sociale dei trasporti.

Mi si consenta di citare *Il Globo* del 3 ottobre: « Il recente accordo fra ferrovie statali e concessionari di autolinee potrà, fra l'altro, servire a sanare talune situazioni tariffarie manifestamente antieconomiche per entrambi i vettori: limite a tale possibilità, il rispetto del pubblico interesse ».

Dove si vede quale è lo scopo chiaro cui si tende con l'accordo.

Inoltre, quando un grande autotrasportatore (perché i piccoli non avranno voce in capitolo) sarà insodisfatto dei suoi guadagni, potrà promuovere «intese» per l'aumento delle tariffe del mezzo concorrente, fino ad assicurarsi i profitti, che gli convengono. Ma delle tariffe dovrò occuparmi in seguito.

Qui voglio aggiungere che in virtù dell'accordo sottoscritto le ferrovie si sono impegnate senza contropartita alcuna a consentire agli autotrasportatori l'utilizzazione di aree ed impianti delle stazioni ferroviarie.

Si può parlare di coordinamento? Non credo. E non lo credo perché questo accordo finirà, in ultima analisi, a recare vantaggio all'autotrasportatore e danno certo all'azienda statale ed al pubblico.

Non è questo il coordinamento dei trasporti che risponde agli effettivi interessi del paese.

L'effettivo coordinamento lo si avrà quando anche le autolinee risponderanno alle esigenze sociali proprie dei trasporti.

Ma come possiamo chiedere ai grandissimi autotrasportatori, che hanno determinato condizioni di monopolio nel settore dei trasporti, di preoccuparsi di tale esigenza, di rinunciare – se occorre – ad una parte dei loro guadagni? Non possiamo aspettarcelo.

Ed allora il coordinamento dei mezzi di trasporto avrà luogo solo con la nazionalizzazione dei grandi complessi a carattere monopolistico.

Se questa misura vi sembra troppo avanzata e vi spaventa, rinunciate almeno a dirci che il coordinamento tra strada e rotaia si è realizzato con questo accordo che coordina solo i maggiori guadagni degli autotrasportatori più forti, ed istituite il Consiglio superiore dei trasporti di cui si è fatto gran parlare negli anni scorsi, ma che è rimasto, come tutti gli impegni dei governi De Gasperi, una buona intenzione. Eppure è una esigenza riconosciuta costantemente da tutti i settori del traffico nonché da tutti i tecnici ed i politici che si interessano del problema. La presente articolazione del Ministero dei trasporti non consente assolutamente di dominare e

risolvere i problemi del traffico per esservi alla base una carenza di struttura.

Il ministro Campilli nel giugno 1951 nominò una commissione per il coordinamento dei trasporti terrestri, ma il tentativo fu così infelice che lo stesso onorevole Corbellini affermò che nulla poteva risolvere tale commissione, perché composta di soli tecnici. Ed aveva ragione perché il problema presentava e presenta, con sempre maggiore accentuazione, aspetti oltre che tecnici anche e specialmente economici, politici e sociali.

Nello stesso periodo di tempo, in sede di discussione del bilancio di previsione 1951-52, la VIII Commissione di questa Camera, alla unammità, approvava un ordine del giorno dell'onorevole Firrao che postulava la immediata costituzione del Consiglio superiore dei trasporti, ed il ministro D'Aragona nel discorso del 7 giungo 1951 doveva confermare la giustezza e la urgenza della richiesta precisando i principî ai quali doveva ispirarsi il coordinamento tra strada e rotaia. Ma l'anno successivo il ministro Malvestiti, sempre riconoscendo la necessità della costituzione di tale superiore istanza, ha dato un colpo d'arresto ufficiale alla soluzione, proposta con assoluta unanimità di consensi, ed ha tırato fuorı dalla sua fertile genialità una nuova categoria di supervisori «gli intendenti dei trasporti » con mansioni non bene specificate e dei quali non si è sentito più parlare.

Il risultato però si ebbe: fu affossato, almeno per il momento, la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti. La unanimità dei consensi parlamentari di ogni corrente politica, che trovò la sua espressione nel voto solenne dei componenti la VIII Commissione, cozzò contro un'altra unanimità: quelle dei membri del Governo. E non pare che l'indirizzo del Governo presente e dei ministeri interessati sia diverso da quello precedente. Noi crediamo che la creazione del Consiglio superiore dei trasporti non possa e non debba essere oltre procrastinata.

Il Gonsiglio superiore dei trasporti deve essere un organismo efficiente, democratico, che costringa tutti coloro che esercitano delle linee di trasporti pubblici ad anteporre ad ogni altra cosa quell'esigenza sociale del trasporto sulla quale diciamo di essere tutti d'accordo. Perché sia un organismo democratico ed efficiente, è necessario che ne facciano parte i portavoce di tutti i mezzi di trasporto, e che vi siano in misura preponderante i rappresentanti del pubblico e dei lavoratori del settore dei trasporti. Tali categorie sono

in grado di dare un effettivo contributo per il buon funzionamento di questo organismo. Gli utenti, che pagano e fruiscono del mezzo. sono i maggiori interessati; i ferrovieri per le numerose prove che hanno fornito, di dedizione, di disinteresse, di amore alla funzione sociale del loro lavoro; i dipendenti degli autotrasportatori, perché essi, meglio di ogni altro, conoscono come realizzano alti profitti i loro padroni. Essi sanno che i contratti di lavoro non vengono quasi mai rispettati, che vengono pagati assai meno di quanto previsto dai contratti, che hanno condizioni di lavoro che superano ogni limite e li legano materialmente alla gabina dell'automezzo. Istituite questo organismo democratico, funzionale, sensibila agli interessi del paese: solo allora potrete dire di avere realizzato un eccellente impegno di coordinamento.

Quante linee con un opportuno coordinamento sarebbero attive e non deficitarie? Noi assistiamo ad episodi di sfrenata concorrenza senza che neppure si tenti di eliminarne o attenuarne le conseguenze.

Per esempio sul tratto Catania-Siracusa e Siracusa-Catania quante coppie di treni potrebbero attivarsi con non poco sollievo del bilancio ferroviario locale?

Invece no. E si lascia alla iniziativa della concessionaria locale degli autotrasporti l'aumento di due coppie di corse giornaliere sui tratti Catania-Modica e Modica-Siracusa, con inizio dal 1º ottobre 1953.

Signor ministro, si tratta della ditta Di Raimondo e C. di Modica Alta.

Oh! no. Non si preoccupi. Non si tratta del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

Ma, mi si dice, si tratta del fratello del direttore generale ed è forse per tale motivo che gli utenti di quelle località hanno pensato di farmi pervenire la riproduzione fotografica del manifesto affisso nella zona in data 30 settembre ultimo scorso

Desidero accennare brevemente all'aumento delle tariffe ferroviarie, dopo che ne ha scritto sulle colonne di un giornale «economico» il direttore generale delle ferrovie. Il ministro ha avuto premura di smentire il direttore generale, ma nel suo discorso al Senato, ha fatto propria la tesi smentita qualche tempo prima e ha lasciato intendere che all'aumento delle tariffe si dovrà arrivare. Il relatore è stato meno sibillino e ha apertamente sostenuto questa tesi.

Voglio ricordare quel che ne ha detto il 3 ottobre, *Il Globo* che tutti sappiamo a quali

interessi sia sensibile. Parlando del deficit del bilancio dell'azienda ferroviaria, quel giornale sostiene che « occorre riconoscere che, fra le cause dello squilibrio, si deve porre anche l'ineluttabilità di una politica rivolta a non arrestare lo sviluppo degli altri mezzi di trasporto. Da questo punto, le meditate dichiarazioni del ministro sulla possibilità di aumenti tarıffarı meritano di essere sottolineate». Parole che sembrano oscure, ma che invece fanno capire abbastanza chiaramente che l'aumento farebbe comodo agli autotrasportatori. Perché, verificatisi gli aumenti, gli autotrasportatori sarebbero a loro volta in condizione di «rivedere» le proprie tariffe (e l'accordo al quale dinanzi ho fatto cenno quasi impone che ciò avvenga) in posizione di vantaggio, perché conoscono l'aumento delle tariffe del mezzo concorrente e perché non sono legati a tariffe nazionali. Aumento delle tariffe dei treni e di quelle dei trasporti su strada, dunque, con tutte le conseguenze che tali aumenti avranno sull'economia nazionale e sul costo della vita. Per queste ragioni, noi siamo contrari all'aumento delle tariffe, e di conseguenza siamo contrari al bilancio che è in discussione. Perché a noi pare che la cifra indicata in bilancio per i prodotti del traffico contenga già in sè gli elementi di previsione dell'aumento.

Infatti, sono previsti ben 14 miliardi di ulteriore incremento dei prodotti del traffico.

Noi non neghiamo la possibilità di un ulteriore aumento di tali prodotti, dovuto all'aumento dei viaggiatori. Siamo certi, anzi, che tale aumento vi sarà. Ma siamo altrettanto certi che l'incremento di 14 miliardi è urrealizzabile mediante il solo aumento del volume del traffico.

Ci si può osservare che nell'esercizio 1952-53 vi è stato un aumento di 19 miliardi dei prodotti del traffico rispetto all'eserczio precedente.

Ma tale aumento, in gran parte, è stato conseguenza degli aumenti tariffari entrati in vigore nel febbraio del 1952 e solo in-misura minore è dovuto all'aumentato volume dei trasporti.

È proprio il raffronto con l'esercizio passato che dimostra l'eccessivo ottimismo di questa previsione, la quale mi pare abbia il destino segnato: o restare irrealizzata o essere coperta con l'aumento delle tariffe.

Infatti, a quanto è dato sapere, i prodotti del traffico sulle ferrovie dello Stato di questi primi mesi dell'esercizio, pur segnando un sensibile aumento rispetto a quelli già elevati dell'esercizio precedente, fanno prevedere che non sarà possibile coprire la cifra prevista.

Il ministro dovrebbe essere più preciso a questo riguardo e dirci da quali fonti concrete sia scaturita tale cifra o dirci che cosa si nasconde dietro di essa.

Non saranno certo gli introiti che si son ricavati o si ricaveranno dalla circolazione del «settebello» che varranno a coprire la maggiore entrata di 14 miliardi.

Noi siamo per le iniziative e rispettiamo l'audacia in questo campo, ma non possiamo ritenere giustificato il superamento dei limiti che l'esperienza più elementare detta.

Il traffico su un treno di lusso, riservato soltanto a poche categorie di persone, non poteva assolutamente veder coperte le spese di esercizio e di ammortamento. Il prezzo elevato e la lunga distanza trovavano un mezzo di trasporto concorrente nell'aereo, più economico e più celere. Né le provvidenze successive hanno modificato la catastrofica situazione.

Ora col 1º novembre saranno ritirati i due superelettrotreni dalla circolazione e resteranno come un modello della genialità e capacità dei nostri tecnici, ma anche della inesperienza e della leggerezza dei dirigenti la politica dei trasporti nel nostro paese.

Ed è penoso constatare che, mentre si spendevano 1.400 milioni per attrezzare i due superelettrotreni, non si pensava a porsi su quella strada di rinnovamento e di accrescimento della nostra dotazione di materiale leggero che, per unanime riconoscimento, è il migliore strumento per bene utilizzare linee, oggi deficitarie con treni pesanti, e per sfruttare tutte le possibilità di un armamento vecchio, insufficientemente proporzionato alle nostre necessità e mal tenuto, così come si riscontra specialmente nelle linee secondarie.

Sul percorso dell'E. T. R. serie 300, Milano-Napoli, già il passeggero di lusso poteva usufruire del vantaggio della vettura-salone ed è proprio su tale percorso che si è voluto introdurre un elettrotreno che porta il peso per viaggiatore trasportato (in condizione di carico totale) a chilogrammi 1.800 contro chilogrammi 900 circa della prima classe attuale.

Come si poteva prevedere una occupazione di posti disponibili del 90 per cento in tale situazione?

Non altra sorte hanno avuto, invece, 1 treni turistici, nei quali non viaggia il grande industriale ed il redditiero ma, la gente comune, quella che incontriamo negli uffici, nelle fabbriche, nei cantieri di lavoro, quel

mondo che trova in un giorno di svago sereno il compenso di un'annata di ansie e di preoccupazioni.

Deve essere questo un indirizzo, un orientamento per il Governo; è sempre il popolo, nella sua multiforme varietà che, giovandosi di un servizio in funzione sociale, trae vantaggio e ne alimenta lo sviluppo.

Scaturisce da tale esperimento, ormai collaudato da 4 anni, la necessità non solo del coordinamento ma quella più imperiosa della creazione di un organo superiore che disponga, mediante una snella, elastica, piena libertà di azione, l'attuazione di appropriati servizi – attualmente complessi e irti di difficoltà – con rilevante vantaggio di celerità, mobilità, economia di costo e conseguente maggior profitto.

L'accenno ai prodotti del traffico richiama un'altra constatazione che ritengo essere fondamentale e che trae la sua ragione dell'aumento sensibilissimo registratosi in questi ultimi anni, nei trasporti stradali e ferroviari.

I trasporti su strada hanno avuto quel grande sviluppo che tutti hanno potuto constatare rispetto al periodo prebellico, senza tuttavia provocare una diminuzione dei trasporti su rotaia i quali, nel settore dei viaggiatori, sono più che raddoppiati rispetto allo stesso periodo (secondo le cifre del Ministero si è passati da 167 milioni di viaggiatori nel 1938-39, a 380 milioni nel 1952-53); mentre nel settore delle merci, se non hanno manifestato aumento rispetto al 1938-39 (anche in conseguenza della crisi nel nostro settore produttivistico e del nostro commercio con l'estero) neppure hanno manifestato flessione.

Orbene, questo grande aumento nel volume dei trasporti non trova un corrispondente potenziamento della rete stradale e ferroviaria.

Il traffico sulle strade si fa sempre più intenso, tanto che numerose arterie non sono più sufficienti a contenerlo e conseguentemente è necessario, se si vuole condurre una politica giusta, dare maggiore incremento alla rete stradale del nostro paese, di quanto non sia stato fatto fino ad ora.

La stessa cosa va detta per la rete ferroviaria, nella quale la situazione è forse ancora più seria, rendendo quindi più urgente la necessità di potenziare tale rete ed ammodernarne il materiale e gli impianti.

La rete ferroviaria è stata sottoposta ad un continuo logorio negli ultimi anni che ne ha reso qualche volta seria la situazione e quasi ovunque ha provocato un peggioramento del servizio. Un raffronto degli orari dimostra che la velocità commerciale dei treni più veloci circolanti sulle più importanti linee è diminuito quasi sempre rispetto al 1939. Sulla Roma-Milano si è passati dai 105 chilometri del 1939 ai 95 di adesso. Sulla Roma-Torino si è passati dai 90 chilometri ai 70. Sulla Roma-Reggio Calabria si è passati dai 78 chilometri ai 75. Sulla Bologna-Ancona-Foggia si è passati dagli 87 chilometri ai 65, e così via per tutte le linee della rete statale.

Ciò dimostra che vi è un peggioramento della rete ferroviaria ed una ridotta capacità di essa ad assolvere alla propria funzione che è in continuo sviluppo.

Vi è di conseguenza la necessità inderogabile di potenziare ed ammodernare la rete ferroviaria per renderla pari alla efficienza prebellica e capace di assolvere alle accresciute esigenze del traffico ferroviario.

Si intensifichino i lavori per il rinnovamento dei binari vecchi e logori.

Si raddoppino i tratti di linea a semplice binario, dando la precedenza alle comunicazioni di maggiore importanza.

L'onorevole Spoleti, nella sua relazione al bilancio dello scorso anno, affermava: « La ricostruzione è ultimata; occorre andare oltre ». Ma ci sono lunghi tratti di linea in cui il doppio binario non è stato ripristinato, ci sono linee che attendono da 10 anni la ricostruzione totale.

Come si può parlare di ricostruzione ferroviaria ultimata quando vi sono intere linee in cui le macerie, ed i binari divelti stanno ad indicare il punto là dove, prima della guerra, passava la locomotiva? Lo stesso dicasi delle ferrovie in concessione. E ve ne è qualcuna la cui ricostruzione è stata anche recentemente premurata al signor ministro, il quale, già altra volta, ha avuto occasione di portarvi la sua attenzione: trattasi della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, nell'intero tratto servito a vapore Capua-Piedimonte.

È una storia lunga e triste in cui la bessa giuocata dai parlamentari di parte governativa è stata segnalata e puntualizzata in una serie di convegni ove cittadini ed autorità di ogni corrente hanno vibratamente protestato per gli intralci di carattere burocratico che, a dieci anni dalla distruzione, privano ancora oggi le popolazioni di decine di comuni della loro ferrovia.

Alcuni anni or sono venne annunziato dal ministro dell'epoca l'inizio dei lavori, ma nella seduta del 29 ottobre 1951 il ministro Malvestiti dichiarava che bisognava ancora studiare i progetti presentati nel luglio 1950. Il comitato di agitazione si rese interprete della generale indignazione e tale indignazione si tentò calmare con una lettera del sottosegretario Focaccia ad alcuni parlamentari della provincia di Caserta. Con la lettera si comunicava che la commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi dei trasporti, in data 18 marzo 1952, aveva espresso il parere favorevole per l'assegnazione di 2.900.000.000 a favore della sospirata ricostruzione. Ma nel contempo si avvertiva che la deliberazione era subordinata ad una serie di condizioni che rendeva del tutto inoperante l'atteso provvedimento. Si dia atto della mancata ricostruzione, ne dia atto almeno ella, signor ministro, che lo scorso mese, il 17 settembre, assicurava il comitato di agitazione che la ricostruzione si sarebbe verificata molto presto, subordinando però il tutto alla risoluzione dei rapporti fra lo Stato e la società concessionaria, ıl che significa che per ora non se ne farà nulla. Ho assistito al convegno di pubblico e di autorità in cui fu letta la sua lettera, onorevole ministro, e la risposta è formulata da un ordine del giorno col quale il comitato invita ad intensificare l'agitazione fino a promuovere uno sciopero di protesta.

A questo punto vi è da domandare: quali interessi si celano dietro questa bardatura burocratica? E sono confessabili questi interessi? E dove si annidano?

Onorevoli colleghi, l'interrogativo non è mio, ma scaturisce da affermazioni di uomini molto vicini al Governo e che il Governo, allora, rappresentavano.

Quasi come a difesa del Ministero dei trasporti e dei parlamentari più direttamente responsabili, l'onorevole Jervolino, nella seduta di questa Camera del 26 ottobre 1951, ebbe a dire in relazione alla Napoli-Piedimonte: « I lavori di ricostruzione non sono ancora incominciati mentre è assicurato il finanziamento della ricostruzione e dello ammodernamento, perché è sorto il sospetto in noi che forze estranee al Ministero dei trasporti vorrebbero tentare di fermare la ricostruzione della ferrovia alifana ».

Onorevole ministro, sono trascorsi due anni, la ricostruzione non è stata neppure iniziata e non lo sarà perché la condizione accennata nella sua recentissima lettera ne preclude ogni possibilità; si deve dire che i sospetti affacciati due anni or sono dall'onorevole Jervolino non sono più tali, ma sono una disgustosa realtà alla quale o non si

vuole o non si è capaci di ovviare. Ella ha, onorevole ministro, con tutti gli altri membri del Governo, nelle mani tutte le leve dello Stato, tutti gli strumenti e gli organi di controllo e di accertamento, e questi strumenti non si tenta neppure di metterli in moto per scoprire e colpire i responsabili.

Ne consegue un dilemma inesorabile: o queste forze estranee sono conosciute e lasciate libere di esplicare una azione deleteria ai danni di intere popolazioni, ed io non posso crederlo perché ciò sarebbe vera e propria complicità; o queste forze non si è capaci di enuclearle da una ridda di contrastanti interessi che giocano in questa trista commedia, e ciò da parte del Governo è una confessione di incapacità che grava, con una ipoteca massiccia, sulla fiducia che ci si chiede.

Se l'azienda statale è il tronco che deve dar vita e vivificare la ramificazione delle ferrovie in concessione, queste non potranno che riflettere, con accentuata gravità, le gravi deficienze del loro generatore.

Con la legge del 1912, demandando al privati l'esercizio di queste reti secondarie vennero stanziati e corrisposti contributi integrativi fissi che si resero inadeguati per la sopravvenuta svalutazione monetaria. Seguirono nuove norme, che lasciarono all'alchimia contabile dei bilanci delle società il compito di arraffare un quantitativo annuo di miliardi che gravano, con inesauribile continuità, sul bilancio dei trasporti.

Del resto, perché queste pompe aspiranti dovrebbero presentare dei bilanci veritieri quando tutti riconosciamo che quello della azienda statale ha, esso stesso, un passivo non reale?

Di qui lo scandalo delle ferrovie calabrolucane denunciato da un settore nell'altro ramo del Parlamento e oggi dall'onorevole Mancini in quest'Assemblea: gli azionisti di quella società concessionaria si sono assicurati fin dal 1915 i nove decimi di integrazione da parte dello Stato sul proprio bilancio e su questa pretesa passività, colmata dallo Stato. cioè dal contribuente, gli azionisti realizzano lauti ed ingenti profitti.

Quante calabro-lucane non prosperano con siffatti sistemi, ed anche peggiori, nel nostro paese all'ombra protettrice del Ministero dei trasporti?

Infierisce, per esempio, nella Campania la Napoli-Cancello-Benevento, che allaccia tre province di questa regione; e la società da cui prende nome è veramente il tipo delle insaziabili piovre che minacciano il nostro bilancio e la vita degli stessi utenti.

Si tratta di una società il presidente del cui consiglio di amministrazione controlla il figlio che è direttore amministrativo, il nipote che è a capo dei servizi di linea ed il cognato che dirige il servizio contabilità.

Quarantanove chilometri di linea sono serviti da 105 agenti, che restano in servizio spesso per 25 giorni, senza fruire di riposo. Si compongono treni merci di oltre 20 carri, scortati solo da tre agenti i quali devono provvedere alla frenatura a mano su tratti che raggiungono pendenze che superano il 20 per mille.

Il passato governo asseriva a suo titolo d'onore l'aver portato il telefono in ogni comune del nostro paese. Ciò non è risultato del tutto vero; vero è, invece, che perfino questa linea ferroviaria non ha il telefono, ciò che rende pericolosa la marcia dei treni la cui velocità, tra l'altro, è affidata alla percezione dei ferrovieri poiché le automotrici mancano persino dei contachilometri!

Gli infortuni, i deragliamenti, gli incidenti di ogni natura non si contano più. È una gestione scandalosa che ha sollevato le proteste di tutto il pubblico, e ho qui a disposizione una raccolta di giornali, di ogni corrente politica, che unanimemente sollecitano la fine di una non più procrastinabile situazione. Il problema delle ferrovie in concessione va affrontato e risolto. La legge del 2 agosto 1952 ha affidato al Governo lo strumento per avviare a soluzione, sia pure temporanea, questo problema: il governo passato lo ha obliato per essersi la commissione riunita una sola volta in un anno senza prendere alcuna decisione; il Governo attuale, nella stessa scia del precedente, nulla ha in programma. Ciò conferma la bontà della tesi sostenuta da questa parte della Camera: che a spezzare il groviglio di interessi che prolificano tra le cifre alterate dei bilanci di tali aziende solo la loro nazionalizzazione, richiesta ed auspicata da tutti i maggiori interessati, utenti e personale, potrà determinare una svolta decisiva e definitiva.

L'esigenza di rendere più rapide le comunicazioni ferroviarie, di ammodernare gli impianti di sicurezza delle stazioni, di rinnovare i binari, di raddoppiare alcune linee ed elettrificarne altre, risponde all'esigenza di migliorare le ferrovie e farne uno strumento sempre più valido al servizio della collettività e del paese. E questo è anche un modo efficace di rendere più economica la gestione.

Infatti: il trasporto da porta a porta è ur a esigenza sentitissima dell'utente e in tale misura da determinare la deviazione su strada di una gran parte del traffico delle merci; l'am-

modernamento degli impianti di sicurezza e l'estensione degli apparati centrali in sostituzione dei deviatoi a mano consentono di economizzare il personale senza intensificare lo sfruttamento. Il rinnovo dei binari consente economie sui lavori di manutenzione. Il raddoppio delle linee insieme con il rinnovo dei binari e l'elettrificazione permettono maggiori velocità dei convogli e, quindi, una migliore utilizzazione del materiale rotabile. Infine, è noto che l'elettrificazione delle linee consente notevoli economie nei costi di trazione.

Circa l'elettrificazione delle linee non ripeto quanto, su questo argomento, si è già detto negli anni scorsi ed anche, in sede di discussione del presente bilancio, nell'altro ramo del Parlamento. A parole si è sempre riconosciuta la necessità d'una maggiore elettrificazione delle linee ma le realizzazioni o sono del tutto mancate o vanno avanti troppo lentamente.

Programmi ne sono stati fatti molti: ma le carte ingialliscono ed il problema rimane insoluto. Sono in corso solo i lavori per l'elettrificazione della linea Messina-Palermo, e non si può dire che procedano sollecitamente se in tre anni sono stati elettrificati poco più di 100 chilometri di linea. Bisogna riconoscere che si va troppo adagio. E le altre linee? Prima della campagna elettorale alcuni giornali hanno annunciato l'inizio dei lavori per l'elettrificazione della Bologna-Venezia, Milano-Padova e Pescara-Bari. Ma a che punto stanno? La domanda esige una risposta perché sono noti gli enormi vantaggi e la grande economia sul costo dei trasporti che deriva dall'elettrificazione della linea.

È anche necessario richiamare l'attenzione sulla esigenza di raddoppio del binario. Solo il 25 per cento delle linee ferroviarie è a doppio binario (4190,9 chilometri su 16.400 chilometri di linea), ed alcune linee a semplice binario interessano itinerari di rilevante importanza.

È evidente che il raddoppio di alcune linee consentirebbe velocità commerciali più elevate ed economie di costi. È in corso il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria, ma, anche a voler trascurare che i lavori procedono con lentezza, è il caso di chiederci quando si provvederà per altre linee importanti.

L'esigenza è, dunque, quella di intensificare il ritmo dei lavori sulla strada ferrata. Come si è agito, invece, finora ? I diversi ministri che si sono succeduti ai trasporti sono stati generosi in promesse e programmi di lavoro; durante la passata legislatura sono anche stati consegnati ai parlamentari pro-

grammi dettagliati, suddivisi in ordine di urgenza. Si è parlato, via via, di sovvenzioni da concedersi alle ferrovie per condurre a termine tali lavori. È un lungo elenco di centinaia di miliardi, che risparmio agli onorevoli colleghi.

Queste le promesse: la realtà è ben più modesta Fino ad ora, alle ferrovie è stato concesso un mutuo - non una sovvenzione, si badi – di 40 miliardi, che in pratica si sono ridotti a poco più di 30, effettivamente disponibili per lavori. È ben poco, se si confronta questa cifra con la mole dei lavori la cui urgenza è stata riconosciuta da ogni settore. Ed è poco anche se vi si aggiungono i 22 miliardi per lavori ferroviari, sovvenzionati dalla Cassa per il Mezzogiorno. Tuttavia è qualche cosa, anche se ancora insufficiente rispetto alle effettive esigenze delle ferrovie. Ma desideriamo dal ministro una assicurazione in merito ai lavori che dovranno effettuarsi con il mutuo dei 40 miliardi. Nel corso della campagna elettorale sono stati annunciati diversi lavori che sarebbero stati fatti con questo mutuo. Poi, improvvisamente, non se ne è più visto niente. Se ne vorrà parlare alla prossima vigilia elettorale? Desideriamo chiedere al ministro se questi denari saranno effettivamente spesi per questi lavori o se anche essi finiranno per volatilizzarsi.

Desideriamo anche sapere, se non siamo troppo curiosi, quando a questa prima insufficiente somma ne faranno seguito altre.

Circa i rapporti con il personale, quale è la linea che persegue l'amministrazione? Ancora oggi è quella di ricercare il risanamento del bilancio, oltre che sull'aumento delle tariffe, sulla diminuzione del personale. Se il personale fosse esuberante, questo indirizzo potrebbe essere giusto, spiegabile. Ma il tempo ha fatto giustizia della menzogna, secondo la quale i ferrovieri sarebbero troppi, menzogna che per lungo tempo è stata sbandierata come una verità assoluta. Oggi chi conosce un poco la situazione delle ferrovie dello Stato sa che i ferrovieri sono tutt'altro che troppi e in numerose categorie - come, del resto, finisce per convenire anche l'onorevole relatore - si avvertono vuoti paurosi, tali da far dubitare che il servizio possa essere regolarmente garantito ancora per lungo tempo, vuoti tali da costringere l'amministrazione ad appaltare ad imprenditori privati, che si avvalgono di mano d'opera raccogliticcia, servizi delicati quali sono quelli della manovra, della composizione treni, ed altri.

L'onorevole Malvestiti, nel suo intervento dell'anno scorso, ha confessato che in diverse categorie del personale addetto all'esercizio non solo non v'è eccedenza, ma spesso si riscontra una rilevante deficienza. Malgrado ciò, qualche giornale ha continuato a parlare di ferrovieri che sono troppi, di ferrovieri che sono i maggiori responsabili del disavanzo di gestione. È un fatto: non si può parlare di bilancio delle ferrovie senza sentir ripetere, con supina monotonia, che la situazione deficitaria deve attribuirsi alla esuberanza di personale. È uno slogan che va smentito con cifre e con fatti, e ci si costringe a ripeterlo anche da questa autorevole tribuna.

Si deve constatare che il bilancio dei trasporti ha legato la sua storia ad una strana politica: quella di un errato calcolo di numeri prima che di una errata impostazione.

È vero che i ferrovieri erano, nel giugno del 1939, 138.080 (bollettino statistico delle ferrovie dello Stato) mentre al giugno del 1953 erano 162.718 (situazione ufficiale della direzione generale delle ferrovie dello Stato). Ma vi sono alcune considerazioni da fare.

Il traffico viaggiatori è raddoppiato anche se quello delle merci è rimasto, all'incirca, al livello del 1939: non occorre forse un maggior numero di personale per far fronte all'aumentato lavoro? Poi: dal 1939 ad oggi i ferrovieri hanno ottenuto il riconoscimento di alcuni diritti e miglioramenti, che erano stati negati nel 1939; ad esempio: molte categorie hanno ottenuto il riposo settimanale; tutto il personale esecutivo ha ottenuto le festività infrasettimanali; su molte locomotive, allora. vi era il solo macchinista e l'« uomo morto », mentre oggi, con l'abolizione di quell'apparecchio, si è ritornati alla coppia di macchinista e aiuto macchinista.

Che cosa significa ritornare al personale del 1939 se non ritogliere ai ferrovieri quello che hanno conquistato? Ritengo che nessuno possa seriamente ritenere possibile un ritorno al passato. Ed allora si ponga termine ai raffronti, né giusti né opportuni, tra la situazione di personale esistente nel 1939 e quella attuale; non si dica più che i ferrovieri sono troppi, perché la verità è che in numerose categorie i ferrovieri non sono sufficienti ad assicurare il servizio. Si pensi che il solo personale di macchina, dei treni, operaio e di manovalanza, ha una consistenza di oltre 12 mila unità al di sotto delle piante organiche. E non si creda che le piante organiche siano elaborate con larghezza: esse sono sempre inferiori al fabbisogno effettivo fissato dai diversi servizi.

Nella sola categoria del personale di macchina mancano oltre 3 mila agenti, su una pianta organica di 18 mila circa, e la mancanza si ridurrà a 2 mila agenti solo fra 9 o 10 mesi con l'assunzione in servizio dei vincitori del recente concorso.

Eppure i treni devono camminare anche se il personale manca. Come si supplisce a questa deficienza?

In diversi modi: con l'appesantimento dei turni e l'allungamento dei percorsi; con la mancata concessione delle ferie annuali e delle festività infrasettimanali (nel solo personale di macchina le ferie annuali e le festività non ancora concesse arrivano a 500 mila giornate, pari al lavoro annuo di 1.600 agenti); con la utilizzazione permanente in mansioni di aiuto macchinista di oltre un migliaio di manovalı. Per rendersi conto della portata dello sfruttamento che deriva da questa utilizzazione, basta pensare che per ogni manovale utilizzato da aiuto macchinista l'amministrazione risparmia 20 mila lire annue, tale essendo la differenza tra lo stipendio miziale dell'aiuto macchinista e quello del manovale (lire 173 mila annue all'aiuto macchinista e 153 mila al manovale).

Del resto la deficienza di personale è confermata dalle statistiche relative al rapporto tra rete ed agente esistente nelle ferrovio europee.

Su 19 paesi, soltanto la Svezia e la Turchia hanno un personale inferiore, ed entrambi per due specifici motivi. Per la Turchia perché si tratta di rete ferroviaria arretratissima senza conforto alcuno, e per la Svezia perché molte linee sono bloccate dalla neve durante molti mesi dell'anno.

Altri 16 paesi fra i quali Francia, Inghilterra, Svizzera, ecc. hanno tutti, proporzionatamente, un numero superiore di agenti a quelli del nostro paese.

Dunque, non solo vi è deficienza di personale ma vi sono diverse forme di sfruttamento alle quali l'amministrazione ricorre da diverso tempo. E si tenga conto che quanto ho detto non si verifica solo nel personale di macchina ma in tutte le altre categorie del personale esecutivo, perché in tutte si verifica un sistematico aggravamento dei turni, la mancata concessione delle ferie annuali e la utilizzazione sistematica in mansioni di grado superiore. Ritengo non sia necessario illustrare più a fondo questa situazione per dimostrare che vi è nelle ferrovie dello Stato una situazione in cui non può non verificar-i un disagio, un malcontento permanente in mezzo ai ferrovieri che è reso più acuto dagli stipendi bassi che vengono loro concessi, e

dal sistematico rigetto delle loro richieste che pur sono giuste e limitate.

E, prima di esaminare questo aspetto dei rapporti tra ferrovie dello Stato e ferrovieri, mi si conceda una parentesi per denunziare il comportamento dell'amministrazione che, quando è stata costretta ad accogliere alcune richieste dei propri dipendenti, ha lasciato trascorrere anni prima che i miglioramenti concessi potessero entrare in vigore.

Si prenda ad esempio l'aumento della indennità concessa ai ferrovieri che lavorano in zona malarica. Essi hanno un trattamento peggiore di quello usato agli altri statali. Nell'aprile del 1951, dopo alcune agitazioni degli interessati, l'amministrazione ha aderito ad adeguare il trattamento di malaria dei suoi dipendenti a quello degli altri statali. Ad oltre due anni da questa decisione, l'indennità di malaria non è ancora stata adeguata.

Quanto dovranno aspettare ancora i ferrovieri? E quanto dovranno attendere i vecchi pensionati delle categorie di macchina e viaggiante ai quali ancora non viene corrisposto il pagamento del quinto delle competenze accessorie, malgrado un solenne pronunziato della Corte dei conti abbia fatto giustizia di tutti i cavilli dell'amministrazione ferroviaria per negare la restituzione di quanto versato da questi lavoratori nel corso del loro servizio?

È infame, più che ingiusto, attendere che questi vecchi muoiano prima che essi si vedano corrisposto quanto è loro sacrosantamente dovuto!

Si faccia giustizia a questi 7 mila vecchi lavoratori dei trasporti, che attendono con ansia quelle poche migliaia di lire che l'amministrazione ha il dovere di corrispondere.

Gradirei dall'onorevole ministro una espressa assicurazione in proposito.

E quanto dovranno aspettare ancora per la sistemazione quegli agenti non di ruolo infortunatisi in servizio, per i quali da oltre 3 anni è stato preparato un decreto di sistemazione? E quanto ancora per alcuni miglioramenti alle competenze accessorie del personale, di macchina e di treni, che l'amministrazione si è impegnata a corrispondere fin dal settembre 1952?

Ora, è evidente che non si possono far dormire per uno o due anni i lievi miglioramenti concessi. Perché con questo sistema si autorizzano i ferrovieri a pensare che anche questo ritardo faccia parte della politica usata dall'amministrazione nei loro confronti: respingere ogni richiesta e, quando non se ne può fare a meno, accettarne qualcuna ritardandone l'applicazione.

È necessario che questo sistema venga mutato, e che i miglioramenti che urge apportare ad alcune competenze o norme di trattamento vengano sollecitamente concretizzati.

Inoltre è necessario che si affrontino, con intenzione di risolverli, i problemi di fondo dei ferrovieri.

Nessuno può contestare la giustezza delle loro rivendicazioni; nessuno può negare che non sia giusto lo sganciamento della gerarchia ferroviaria da quella statale, né che siano infondate le altre richieste di una riforma dei quadri di classificazione per eliminare le sperequazioni di trattamento oggi in atto e di un adeguamento degli stipendi dei ferrovieri al grave e responsabile lavoro che è loro affidato.

Si pensi che, ove se ne tolga la parte che deve considerarsi rimborso delle spese incontrate fuori residenza, un macchinista con famiglia tipo guadagna, al mese, meno di 50 mila lire nette. E, di queste, solo 15 o 16 mila lire sono utili per il calcolo della pensione.

Chi può dire che il macchinista sia convenientemente compensato del suo lavoro? La stessa cosa può essere detta per tutti gli altri ferrovieri.

Le loro richieste sono, dunque, giuste e devono essere accolte. L'amministrazione ferroviaria, fino ad ora almeno, le ha rigettate e qualche volta, non trovando nessuna giustificazione al proprio contegno negativo, è ricorsa al sistema inqualificabile di nominare delle commissioni prive di potere deliberativo che discutono anche anni per poi esaurirsi senza pervenire ad alcuna conclusione. È inevitabile che, con un trattamento del genere, i ferrovieri siano costretti a lottare.

Ricordiamo tutti gli scioperi di questi ultimi tempi, l'ultimo dei quali si è svolto nel marzo scorso; scioperi nei quali questi lavoratori hanno dimostrato una compattezza ed una unità meravigliosa.

Ma, invece di trarre da tali lotte l'ammonimento ad essere più comprensiva delle esigenze dei suoi dipendenti, l'amministrazione ha messo in atto una autentica offensiva contro le organizzazioni sindacali e le libertà democratiche dei ferrovieri.

Le riunioni sindacali sono proibite non solo nei luoghi di lavoro, ma anche nelle sedi dei dopolavoro.

I ferrovieri hanno la facoltà di tenere qualche riunione solo se il massimo dirigente

ŧ

compartimentale ne concede l'autorizzazione. E tale autorizzazione è concessa solo se si indica preventivamente il nome del relatore e di coloro che parleranno nonchè gli argomenti che verranno discussi, con l'obbligo di non accennare mai al malcontento dei ferrovieri.

Si è giunti nelle ferrovie a proibire la raccolta delle quote sociali! Per questa strada si è arrivati, il 30 marzo, a punire con 10-20-30 giorni coloro che scioperarono contro la legge elettorale.

Questo episodio è conosciuto: forse non si sa, però, che l'amministrazione ha punito con 2 giorni di sospensione quei macchinisti che osarono inviare proteste contro le punizioni del 30 marzo. La punizione per la protesta contro la punizione!

A questo proposito desidero ricordare che oltre trenta anni or sono, nell'agosto 1922, il lavoratori italiani, nella carenza degli organi dello Stato, che pur si etichettava liberale e democratico, in un estremo e disperato tentativo di arrestare la dittatura in cammino, fermarono le fabbriche, fermarono i treni, fermarono la vita della nazione; sulle lineo più avanzate a presidio delle libertà vi furono i ferrovieri. Io, ferroviere, ebbi l'onore di essere fra questi. La violenza, allora, ebbe il sopravvento, il regime fu instaurato e dopo pochi mesi, noi pagammo di persona Fummo cacciati sul lastrico e bollati quali esonerati «per scarso rendimento».

Vi ricordate come fu chiamato quelle sciopero? Fu chiamato lo «sciopero legalitario» perché aveva quale unico obiettivo quello di far rientrare nella Costituzione la violenza fascista impedendo che la illegalità si trasformasse in regime come già si annunziava e come in effetti avvenne.

Trascorsero così 20 anni di sacrifici e di persecuzioni per 35 mila ferrovieri; ma, appena si annunziò l'alba della liberazione, da ogni parte, da uomini di quasi tutte le correnti politiche rappresentate in questa Camera, sorse l'iniziativa di veder cancellata quella pagina di vergogna e di ingiustizia. E noi fummo riassunti al nostro posto di lavoro, ci fu ricostruita la carriera, fummo reintegrati nei nostri diritti.

Onorevoli colleghi, il 30 marzo 1953, quella stessa categoria che nell'agosto 1922 cercò di impedire l'instaurazione della tirannide, ha, insieme con tanta larga parte di lavoratori italiani, incrociato le braccia i segno di protesta e di ammonimento: la maggioranza della nazione ha confermato il loro giudizio ed il loro gesto.

Dall'onorevole ministro attendiamo un concreto atto di distensione e di giustizia.

Attendiamo il provvedimento da inserusi i el progetto della emananda amnistia e, nel caso che prassi e ragioni tecniche non lo consentano attraverso norme separate, attendiamo – dicevo – il provvedimento per la revoca delle punizioni agli statali.

E particolarmente per i ferrovieri chiediamo all'onorevole ministro che nelle more di tale disposizione possa assicurarci che i ferrovieri colpiti: a) siano ammessi ai concorsi per il passaggio ai gradi superiori; b) siano esaminati negli scrutini per le promozioni; c) possano fruire dei regolari scatti di anzianità.

L'onorevole ministro ne ha la facoltà. Dia questa concreta manifestazione di buona volontà nei confronti dei colpiti che hanno perduto quasi 100 mila giornate di paga mentre alcuni sono stati retrocessi e 10, straordinari sistemabili, sono stati licenziati. Questo gesto non avrebbe soltanto valore verso i diretti interessati ma, sono sicuro, determinerebbe una benefica ripercussione ugli ulteriori rapporti tra Governo e ferrovieri. Impedisca, onorevole ministro, che si criva un'altra pagina di ingiustizia e di persecuzione negli annali delle lotte per la difesa della libertà e della Costituzione.

Onorevoli colleghi, mi auguro che questo intervento sia di contributo ad un miglioramento effettivo dei trasporti ed all'avvio ad una politica costruttiva in tale campo, tenendo conto delle esigenze sociali affidate a questa attività.

Perché ciò avvenga, riteniamo necessario: (°) affermare con sempre maggiore forza la funzione sociale dei trasporti; 2º) attuare una politica economica in tale settore che si proponga il risanamento dell'azienda ferroviaria e di ogni altra azienda connessa al trasporto di persone e di merci; 30) potenziare o migliorare gli impianti ferroviari ed il parco rotabile procedendo al loro tempestivo rinnovo; 4º) coordinare i vari mezzi di trasporto in modo che, eliminata ogni esiziale concorrenza, ne derivi scambievole integrazione e completamento; 50) attuare, senza indugio, la creazione del Consiglio superiore dei trasporti perché attraverso un indirizzo unitario regoli e disciplini tutto il vasto e complesso settore del traffico; 6º) estendere ed accelerare i lavori di elettrificazione e la costruzione dei mezzi leggeri al fine di ottonere una maggiore celerità ed un maggior rendimento economico; 7º) nazionalizzare tutti i mezzi di trasporto a struttura monopolistica

affinché il profitto non sia la finalità di tali aziende ma queste rispondano, con sempre più forte accentuazione, ad una funzione politica e sociale, al servizio della collettività; 8°) discutere con i rappresentanti qualificati delle organizzazioni sindacali tutte le rivendicazioni remote e recenti del personale ed accoglierle perché giuste e contenute nei limiti di esigenze non più dilazionabili; 9°) stabilire rapporti sempre più continui e democratici tra Governo e lavoratori dei trasporti dando prova di tale orientamento con la revoca dei provvedimenti adottati a carico dei ferrovieri in conseguenza dello sciopero del 30 marzo ultimo scorso.

Onorevoli colleghi, nel programma governativo non riscontriamo alcun elemento che assicuri l'adozione di tali misure: di qui il voto contrario di questa parte della Camera.

Ciò non esclude, si intende, il nostro appassionato contributo alla soluzione di problemi particolari che si presenteranno e sui quali noi speriamo di trovare una equa ed unanime soluzione, disposti a fare a metà, ed anche oltre, il cammino verso le posizioni del Governo purché il Governo manifesti una concreta volontà di recedere dal persistente immobilismo tecnico e politico. Da tale incontro trarrebbero vantaggio lo sviluppo del traffico, gli interessati diretti e la nazione tutta.

Il traffico è la linfa che alimenta il mondo economico ed industriale del nostro e di ogni altro paese e ne condiziona lo sviluppo: un popolo che difetta di questa linfa vivificatrice è condannato a languire, a non conoscere e ad essere ignorato dagli altri popoli.

E noi vogliamo vivere, prosperare, conoscere e farci conoscere per contribuire al progresso, al benessere, alla civiltà ed alla pace del mondo. (Applausi a sinistra — Congratulazioni).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'oncrevole Bensi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dai deputati Mancini e Fiorentino:

« La Camera impegna il Governo a rendere effettiva la tradizione secondo cui a capo dell'azienda delle ferrovie dello Stato vengono nominati e mantenuti sempre ed esclusivamente tecnici altamente qualificati ed esperti del delicato settore ferroviario provenienti dai ruoli tecnici dell'amministrazione ».

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

BENSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo socialista mi ha incaricato di esprimere il suo pensiero sul bilancio delle

ferrovie dello Stato; ed io devo subito dire che il mio compito è estremamente facilitato da quanto ha detto molto bene l'onorevole Mancini. Direi che l'onorevole Mancini è riuscito a dire esattamente quello che noi pensiamo sulla situazione di questo bilancio: cioè che noi giriamo da molti anni intorno agli stessi problemi, che noi continuiamo, purtroppo, agripetere le stesse cose e che, in realtà, le stesse cose che diciamo su questo bilancio avremmo potuto dirle l'anno scorso; e speriamo che così non sia anche per l'anno venturo.

In realtà questa situazione è una situazione statica come lo è in genere la politica di questo Governo. Soprattutto in questo campo noi scontiamo l'immobilismo e la politica sbagliata di questi anni.

Io mi limiterò a parlare di alcuni punti particolari ponendo all'onorevole ministro determinate questioni, che ho condensato anche in un ordine del giorno, per aver su di di esse il parere del ministro stesso. Tratterò di tre punti fondamentali, cioè del problema dei rapporti con le organizzazioni sindacali, del personale e dei finanziamenti.

È noto a tutti da quanto tempo i ferrovieri conducono la loro dura lotta per avere il minimo di quello che loro spetta. La storia di questa lotta è sintomatica, e quello che più stupisce è vedere come sono sorti e come si sono posti i problemi che discutiamo e per i quali i ferrovieri lottano da anni.

La questione è sorta subito dopo il 1949 al congresso del S. F. I. a Milano. Il congresso si chiuse ponendo al Presidente del Consiglio e al ministro dei trasporti un memoriale in cui erano prospettate tutte le rivendicazioni del personale di ogni categoria. È inutile che mi dilunghi su tali problemi: il ministro e il relatore Angelini conoscono molto bene queste cose.

L'allora ministro dei trasporti ingegner Corbellini, sulla base del memoriale inviato dai sindacati, con decreto 27 novembre 1949, n. 2288, stabiliva la costituzione di una commissione paritetica composta da un presidente, 10 membri dell'amministrazione ferroviaria e 10 membri del sindacato, per esaminare i problemi attinenti al personale dell'amministrazione. La commissione nominata si metteva subito al lavoro e già nel marzo 1952 si poteva ritenere, con sodisfazione, che fosse molto vicina alla conclusione definitiva dei suoi lavori.

Ma fu evidente fin da allora che vi era una diversità profonda fra quella che era la volontà dei sindacati che volevano risolvere

questi problemi e la volontà del ministro, dell'ambiente che stava intorno al ministro, della direzione generale, che da allora ha cercato con ogni mezzo di non arrivare mai a concludere qualcosa e di mettere i ferrovieri nella condizione di dover lottare duramente per riuscire ad ottenere il minimo di ciò che avevano diritto di avere.

Il sindacato ferrovieri italiani il 7 agosto 1952 invitava per la prima volta i ferrovieri alla lotta. Sappiamo quale fu il risultato di quella lotta e di quello sciopero, indetto dal solo sindacato dei ferrovieri, ma che si tramutò in una vera manifestazione plebiscitaria.

Avveniva nel frattempo un fatto che dimostrava ancor più chiaramente come la tattica del Ministero fosse controproducente e come le rivendicazioni del sindacato ferrovieri fossero giuste. Infatti, ciò che non riuscì a determinarsi il 7 agosto si determinò subito dopo; fu raggiunta l'unità d'azione fra i vari sindacati, che combatterono da allora uniti e fecero proprie le rivendicazioni iniziali del sindacato ferrovieri italiani.

Si giunge così allo sciopero unitario del 13 gennaio, altra grande manifestazione di forza e di consapevolezza offerta dai ferrovieri italiani.

Ma non vi fu nulla da fare. Ben altro ci voleva per mutare l'immobilismo che regna a villa Patrizi. Gli scioperi si sono succeduti e la lotta si è acutizzata. Ad un certo punto si è avuta l'impressione che l'atteggiamento incredibile adottato dal direttore generale e dagli elementi competenti del Ministero spingesse addirittura i ferrovieri ad assumere delle posizioni estreme e ad aggravare una situazione che non si sapeva bene dove potesse andare a sfociare.

Anche adesso la situazione sindacale non è gran che migliorata. Basta pensare infatti che il direttore generale o, come diceva l'onorevole Mancini, il generale direttore non tratta con i sindacati, non si degna di trattare con loro; non solo, ma oggi, addirittura, per trattare con i sindacati non si è data questa facoltà al capo servizio del personale o a persona più adatta: si fanno trattare le questioni sindacali dal capo di un servizio particolare, estremamente impegnato in un lavoro quotidiano di alta responsabilità e praticamente impossibilitato ad avere dei contatti con le organizzazioni sindacali. Cioè ci si rimette in condizioni di non poter risolvere questo problema e si dà l'impressione che non si tiene conto in nessuna maniera di tali questioni fondamentali.

Questa politica, che ormai dovrebbe essere scontata, non ha dato i frutti che doveva dare; ed è una politica di disprezzo delle organizzazioni sindacali. Ed è estremamente grave che tutto questo avvenga in una azienda, quale sono le ferrovie in Italia, gestita direttamente dallo Stato e che dovrebbe essere di esempio e di monito a tutti. Non per caso proprio in questa amministrazione dello Stato è accaduto un fatto politico di estrema importanza, determinato dall'atteggiamento della direzione generale dell'azienda: intendo riferirmi al patto di unità sindacale fra i funzionari dirigenti del Ministero e il sindacato ferrovieri italiani.

Queste due organizzazioni si sono trovate unite non su problemi politici o su questioni ideologiche, ma si sono trovate unite su una linea democratica di difesa delle ferrovie dello Stato contro l'incapacità dei dirigenti e contro i tentativi della direzione generale di smembrare l'azienda.

Ed è su questa base di unità sindacale, di unità dei diritti degli alti funzionari delle ferrovie e dei lavoratori delle basse qualifiche, è su questa unità che si pone il tema fondamentale della lotta sindacale, cioè la difesa della azienda e la realizzazione, attraverso la collaborazione intera dei lavoratori, di condizioni per cui le ferrovie dello Stato abbiano la possibilità di svolgere la loro funzione e loro attività e realizzare quanto il popolo italiano ha necessità che sia realizzato da questa azienda.

E questo patto soprattutto dimostra una volta per tutte che il sindacato non ha fatto una politica rivoluzionaria e scioperaiola nel senso che in genere si dà, da parte democristiana, a questa parola, ma ha sempre egito su una base di difesa reale dell'interesse dell'azienda, perché senza la difesa dell'azienda non si sarebbe potuti arrivare al patto di unità fra gli alti funzionari e i lavoratori ferrovieri.

Questa è in genere la situazione che si è determinata e la storia, pur breve e concisa, di quello che è stato un atteggiamento che non riusciamo a capire, e che ci auguriamo cambi decisamente, da parte del Ministero.

I ferrovieri sono preoccupati di questa situazione e sono decisi a continuare nella lotta per arrivare a risolvere i loro problemi. L'unità che scaturisce dall'accordo fra tutti i sindacati – escluso qualche volta il sindacato governativo – non avrebbe senso se non tendesse con ogni sforzo al miglioramento economico e all'elevazione sociale dei lavoratori,

ai quali devono essere garantite piena sicurezza del lavoro e migliori condizioni sociali, culturali, morali.

Troppe volte, ononrevole ministro, in questi ultimi tempi abbiamo visto che ai lavoratori non vengono date sufficienti condizioni di sicurezza nel loro lavoro; troppi sono gli incidenti di questi ultimi tempi, e d'altra parte non viene fatto nulla per cercare di elevare il tenore di vita del personale sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista culturale e morale.

Ecco perché noi vorremmo accennare qui brevemente anche alla questione del dopolavoro, che sta tanto a cuore ai Iavoratori e soprattutto ai ferrovieri; dopolavoro che, per la sua stessa natura, deve essere gestito dai lavoratori, senza le limitazioni imposte attraverso un'ingerenza burocratica che lo snatura e ne altera profondamente la funzionalità. Il sistema stesso per le elezioni delle cariche del dopolavoro instaurato dal suo Ministero non è regolato da nessuna norma democratica, ma poggia su disposizioni provvisorie che nulla hanno di democratico. Noi, onorevole ministro, le chiederemo con un nostro ordine del giorno che gli stanziamenti a favore del dopolavoro, che può svolgere questa funzione ricreativa, morale e culturale, vengano adeguati, e le chiederemo che il Ministero dia al dopolavoro quello che è giusto sia dato perché il dopolavoro possa svolgere questa sua grande funzione. Ed è sempre nel tema di difesa della loro azienda che i ferrovieri sono molto preoccupati per la concessione dei servizi in appalto. Il sistema degli appalti crea condizioni di frattura che possono arrecare gravi danni. Noi sappiamo oggi che il consiglio di amministrazione delle ferrovie ha deciso di dare in appalto in avvenire solo servizi che non interessino l'esercizio e vorremmo quindi raccomandare all'onorevole ministro di curare molto questo lato della sua attività, perché sappiamo che gli appalti sono veramente deleteri nell'ambito delle ferrovie dello Stato.

A parte la natura economica (in quanto noi riteniamo che gli appalti siano antieconomici ed il sindacato dei ferrovieri ha dimostrato più volte i danni che dagli appalti derivano all'amministrazione ferroviaria), anche sotto il profilo sociale la questione dello appalto è assolutamente inammissibile in un'azienda del tipo delle ferrovie dello Stato. In realtà è chiaro che il lavoratore che dà la sua attività nella ditta appaltatrice viene sfruttato in modo indegno, che la sua posizione è estremamente precaria e che in questi

ultimi anni le sue condizioni sono diventate veramente tristi.

Per questi motivi noi riteniamo che il sistema degli appalti vada abolito o ridotto al minimo, nell'interesse reale dei lavoratori e dell'azienda stessa, tanto più che oggi si è ormai instaurato un monopolio di fatto fra le ditte appaltatrici, con tutte le conseguenze facilmente comprensibili; infatti su circa 800 servizi appaltati le ditte appaltatrici non sono più di 120, e tutti ormai conoscono bene questo stato di cose. Ad ogni modo su questo problema degli appalti ritorneremo più avanti; passiamo ora a vedere i problemi del personale ferroviario.

Non è affatto e non è solo per la particolare sensibilità di questo ramo del Parlamento sui problemi del lavoro se questa parte del mio intervento è dedicata all'esame della situazione in cui versa il personale ferroviario, intendendo per tale non solo le 163 mila unità di dipendenti diretti dall'amministrazione ferroviaria, ma anche le altre 40 mila unità circa di lavoratori dipendenti dagli appaltatori di servizi ferroviari o gerenti di assuntoria. È perché mi pare che, nel momento presente, questa sia materia di prima grandezza, per quell'indissolubile rapporto che intercorre fra il livello e l'economicità della produzione, da una parte, e la condizione di chi produce, dall'altra. E dico «nel momento presente » poiché i ferrovieri dello Stato, tutti i ferrovieri dello Stato ma in modo particolare quelli più strettamente legati all'esercizio, stanno assistendo ad una involuzione delle loro condizioni di trattamento morale, economico e assistenziale, quale neanche in periodo fascista, ed è triste doverlo affermare, avevano conosciuto. Non presenterò nessun quadro a fosche tinte, né avrò bisogno di ricorrere ad artifici retorici, per illuminare la reale situazione. E sarà per me motivo di particolare letizia apprendere, ma in base a dati di fatto e documenti inconfutabili e non ın base a semplici affermazioni verbali, che le cose stiano diversamente.

Per comodità di esposizione, distinguerò alcuni dei punti più salienti della questione e mi riferirò in particolare:

- a) al cosiddetto problema dell'esuberanza di personale;
 - b) al trattamento economico;
- c) ai problemi dello stato giuridico e, in particolare, a quelli dell'amministrazione della disciplina;
- d) alla grave questione dei rapporti e delle libertà sindacali.

Il tempo ormai ha fatto giustizia di molte delle avventate affermazioni, che abbiamo sentito ripetere negli anni trascorsi, circa una pretesa esuberanza dei dipendenti ferroviari. Tuttavia ancor oggi, e la stessa esposizione del relatore al bilancio ha voluto riprendere il tema, si levano voci isolate per chiedere una ulteriore diminuzione di personale, magari attraverso una riorganizzazione dei servizi che conduca ad economie di personale. Io non so se, ad esempio, il sistema dell'appalto dei servizi, anche di quelli strettamente legati all'esercizio, sia una delle forme consigliate per la riorganizzazione. Ma so per certo almeno due cose: che specialmente in alcune zone e per taluni servizi il sistema dell'appalto, lungi dal rappresentare una economia per l'azienda, fornisce abbondanti profitti a tutta una schiera di autentici negrieri, i quali non rispettano i minimi salariali né osservano gli obblighi sanciti dalla legislazione previdenziale, assicurativa e antinfortunistica; e che l'incremento del sistema degli appalti – per dichiarazioni ripetutamente rese dagli stessi alti funzionari dell'amministrazione – è dovuto esclusivamente alla deficienza di personale, particolarmente notevole in alcuni servizi dell'esercizio.

Del resto, una conferma ufficiale di questa situazione si ha dal fatto che lo stesso consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ha recentemente raccomandato di contenere gli appalti solo a pochi, eccezionali e determinati casi nei quali la straordinarietà o la periodicità dei bisogni non consigliano il mantenimento ad hoc di personale apposito e ha comunque escluso nella forma più tassativa che i servizi legati all'esercizio e che diano luogo a promiscuità di sistemi di esecuzione siano affidati ad appaltatori. Ora, sarebbe interessante conoscere quale è il pensiero del Governo su questo punto particolare. Sarebbe interessante sapere quando è che il Governo pensa di restituire questo aspetto del servizio ferroviario alla normalità, come e quando si pensa di sussidiare con le necessarie assunzioni ai fabbisogni per cui oggi si procede a mezzo di appalti e che per la stessa determinazione del consiglio di amministrazione debbono sodisfarsi con servizi gestiti in economia e, infine, a quali concrete ed efficaci misure il Governo intenda ricorrere per impedire, nel frattempo, che continui quella forma di sfruttamento dei lavoratori in appalto, rilevabile specialmente nelle zone meridionali della rete ferroviaria, realizzata attraverso la remunerazione a sottosalario. E su questo argomento non vorremmo che il Governo – come risulterebbe da una recente disposizione del direttore generale delle ferrovie – impiegasse più energia nel perseguire i lavoratori in appalto che parteciparono ai famosi scioperi contro la legge truffa anziché nel porre un freno agli appetiti degli appaltatori facendo loro rispettare i contratti di lavoro e obbligandoli a versare fino all'ultimo centesimo e all'ultima unità lavorativa impiegata i contributi d'obbligo per le varie prestazioni sociali previste dalla legge.

Vorremmo dal ministro una risposta precisa ed esauriente così da poter togliere ogni dubbio su questo grave problema.

Del resto, vi sono prove ancora più concrete per dimostrare che non è affatto vera la pretesa esuberanza di personale. Ho di tronte a me un bollettino del servizio ferroviario, in cui vi è una statistica del personale di macchina circa le giornate di congedo e le feste infrasettimanali non godute. Se consideriamo che la statistica è fatta su un quinto della rete e che le giornate non godute sono esattamente 112 mila, divise per compartimento, veniamo a dimostrare matematicamente che le festività non utilizzate e i congedi non goduti assommano a 600 mila, e che, se l'amministrazione dovesse regolarmente far fruire il personale delle sue ferie, dovrebbe assumere circa 2 mila agenti.

Si potrebbe a questo punto parlare della sproporzione fra aumento del personale di macchina, di stazione e di scorta ai treni e aumento dei treni-chilometro e delle tonnellate-chilometro verificatasi fra il 1938 e il 1953, dei turni di lavoro sempre più pressanti, degli orari di servizio, delle ragioni per cui i 138 mila agenti del dopoguerra non bastano più, dei rapporti tra competenze accessorie e competenze fisse: ma per mancanza di tempo dovrò semplicemente limitarmi ad elencare questi problemi.

Ma vi è un altro aspetto del problema che va esaminato. È l'aspetto che si riferisce alla composizione del personale ferroviario per classi d'età. Quando ne avremo enunciate le componenti più importanti, vedremo come esso si converte nel gravissimo problema della insopportabilità, per l'amministrazione ferroviaria, delle vere emorragie di personale cui va incontro, periodicamente, per gli esodi in massa degli agenti – specialmente dell'esecutivo e della categoria direttiva – colpiti dai limiti di età, esodi concentrati in un numero ristrettissimo di anni. È chiaro, difatti, che l'esuberanza o la deficienza di personale non viene dimostrata soltanto dalla

situazione numerica in atto del personale stesso, in rapporto ai bisogni del servizio, ma anche dagli effetti di quello che potremmo chiamare il movimento naturale della popolazione impiegatizia. Se le assunzioni di nuovo personale si svolgono con un ritmo più lento di quello degli esoneri per raggiunti limiti di età (e questo sta accadendo da parecchi anni nell'amministrazione ferroviaria per i motivi che vedremo), le eventuali deficienze attuali sono destinate ad aggravarsi, diremo in forma irreparabile, nell'immediato futuro. E, siccome le deficienze numeriche di personale ferroviario sono attuali ed effettive, ciascuno può trarre da sè le deduzioni da questo stato di cose, quando rifletta alle difficoltà ed al tempo necessario per preparare professionalmente i nuovi assunti, considerata l'alta specializzazione che caratterizza e di cui abbisogna il lavoro ferroviario in tutti i suci rami di servizio.

Esaminiamo dunque la situazione, soffermandoci, per brevità, su alcune soltanto delle categorie, e cioè a quelle più strettamente legate all'esercizio e dalle quali maggiormente dipende la regolarità del servizio. Cominceremo perciò dai dirigenti.

Essi sono complessivamente 2.058, poiché tanti ne prevedono le piante organiche attuali. Ebbene, nel termine di otto anni ne andranno in pensione circa la metà, e cioè 870 funzionari circa. Tutti sanno che per diventare buoni dirigenti del movimento, della trazione, dell'elettrificazione, dei lavori, per non parlare degli altri delicati servizi quali il personale, gli approvvigionamenti e la ragioneria, tre-quattro anni di apprendistato sono il minimo che si possa richiedere. Ma pochi sanno, per esempio, che già nella situazione attuale alcuni delicatissimi servizi dell'azienda ferroviaria (come ad esempio il servizio materiale a trazione di Firenze, quello che attende alla progettazione, al collaudo, alla manutenzione, alle riparazioni ed alla circolazione del materiale rotabile, delle Iocomotive e locomotori, come delle carrozze viaggiatori e dei carri merci), si trovano in una paurosa situazione di carenza di dirigenti. Basti dire che le officine ferroviarie destinate alle grandi e alle medie riparazioni dei rotabili, i reparti materiale a trazione, che sono i vasi capillari dal cui buon funzionamento dipende il regolare aumento dell'esercizio minuto, hanno in gran parte, già in atto, scoperti i posti di pianta di funzionari tecnici qualificati, all'altezza di dirigere i singoli impianti. Ho già detto prima, d'altra parte, che l'afflusso di nuove

١

energie ai concorsi è del tutto deludente tanto che nemmeno il 50 per cento dei posti messi a concorso, dal dopoguerra ad oggi – e il fenomeno, invece di attenuarsi, tende chiaramente ad inasprirsi – è stato coperto. Onorevole ministro, a che ha pensato fino ad oggi il suo direttore generale delle ferrovie? Noi vorremmo essere assicurati su queste cose e vorremmo sapere che cosa intende fare la direzione generale per risolvere questi problemi.

Passiamo ora al personale di stazione. Anche per questo sembrano ovvie le considerazioni riguardanti le difficoltà e il tempo necessario per istruirlo professionalmente alle delicate mansioni cui è preposto. Forse non hastano 10 anni per avere dei capi stazione e dei dirigenti centrali che rassicurino sulla avveduta regolazione della circolazione dei treni sui piazzali. Ebbene: su 34 mila unità circa, attualmente in servizio, nei prossimi cinque anni ne andranno in pensione circa 4 600. Questo numero sale addirittura a 9 mila unità circa se estendiamo la nostra valutazione fino all'anno 1960, e si badi che non teniamo conto degli esodi per motivi diversi da quelli dei limiti di età. Notate, onorevoli colleghi, che siamo nella categoria di personale dove già attualmente sono pesantissimi i turni di lavoro e dove il godimento delle ferie annuali, oltre ad essere impedito dalla rilevante perdita di retribuzione che queste comportano, è sovente reso impossibile per formali ragioni di servizio.

È questa la categoria, insieme con quella dei macchinisti, del personale di scorta dei treni e di qualche altra, nella quale frequentemente si dà il caso di un agente cui sia stato negato per ragioni di servizio anche un solo giorno di congedo, che si accusa malato - e, nonostante il fiscalismo del servizio sanitario delle ferrovie dello Stato, tale è riconosciuto poiché le condizioni fisiche medie del personale ferroviario, a detta comune dei sanitari, risentono della forte usura fisica e psichica cui sono soggetti - che si accusa malato, dicevamo, e ottiene soltanto in questo modo di poter fruire di quella giornata di congedo negatagli. È una categoria, dunque, che già risente della deficienza numerica di personale, da me affermata. Nonostante questo, nonostante il fenomeno del forte esodo da me accennato, i concorsi indetti fino ad oggi e quelli in programma non riescono a colmare i vuoti che si producono; comunque, i giovani assunti, per le stesse necessità di servizio, devono essere ben presto immessi nelle funzioni ancor prima che abbiano acquisito la piena

preparazione professionale, con le conseguenze a carico della regolarità del servizio che voi tutti potete immaginare. E non parliamo della costituzione di riserve di personale, destinate a fronteggiare i periodi di «punta» degli esoneri (se ne presenterà un altro fra il 1973 e il 1977), o semplicemente destinato a consentire l'alleggerimento dei turni e il godimento dei riposi settimanali o delle ferie annuali. È naturale che in questa situazione ne risenta anche il livello del servizio. Del resto, la consultazione delle pubblicazioni ufficiali delle ferrovie dello Stato, e di alcune sue elaborazioni statistiche parimenti ufficiali, sulla situazione della forza numerica del personale delle stazioni, dimostrano che, anche in via assoluta, gli agenti di ruolo in forza al 1º gennaio 1953 (34.800 unità) sono meno di quelli in forza al 30 giugno 1939 (37.137 unità). Questi sono dati desunti proprio da pubblicazioni ufficiali.

E vengo al personale di macchina. Al 30 giugno 1939, gli agenti in forza ammontavano a 12.430 unità. Al 1º gennaio 1953 essi erano 15.525. Ma, intanto, va ricordato che gli organi tecnici commisurano a 17.500 unità il fabbisogno attuale minimo di agenti di macchina, per assicurare il servizio sull'intera rete. Occorre ricordare che, per colmare le deficienze, si provvede ancor oggi ricorrendo all'artificio di far condurre locomotive, sia pure per percorrenze a tratti limitati, a semplici manovali abilitati alla condotta. In secondo luogo, bisogna tener presente l'intervenuto aumento del numero dei treni-chilometro effettuati nell'esercizio 1952-53, che, rispetto ai treni-chilometro effettuati al 30 giugno 1939. corrisponde al 20 per cento circa(1 dati esposti nella relazione a stampa della Commissione permanente non tengono conto dei trenichilometro di servizio, ma solo di quelli viaggiatori e merci). In terzo luogo, vanno considerati i seguenti elementi, che ancor meglio rappresentano e dimostrano la deficienza numerica del personale di macchina: a) come risulta dagli stessi dati contenuti nella relazione a stampa dell'onorevole Angelini, a fronte di un aumento del 5 per cento dei treni-chilometro viaggiatori e merci effettuati nel 1952-53 rispetto al 1938-39, nel numero di viaggiatori-chilometro vi è stato un aumento di circa il 200 per cento ed in quello delle tonnellate-chilometro di circa il 6 per cento (vi è dunque una più intensa prestazione unitaria del materiale rotabile, che si riflette ovviamente sulle prestazioni del personale di macchina); b) come è noto, i tempi di percorrenza, del dopoguerra, nella quasi totalità della rete, sono ancora superiori a quelli dell'anteguerra, e quindi i dati già esposti sull'andamento delle tonnellate-chilometro e dei viaggiatori-chilometro, che sufficientemente rappresentano i maggiori sforzi richiesti al personale di macchina, debbono essere opportunamente corretti ed integrati dai dati relativi ai maggori tempi di percorrenza dei treni, che si riflettono, a parità di treni-chilometro, in un maggior tempo di impiego medio dell'unità lavorativa preposta alla condotta delle locomotive.

Ciò premesso, esaminiamo quello che ho già chiamato il movimento naturale della popolazione impiegatizia e riferiamolo alla situazione del personale di macchina. Da oggi al 31 dicembre 1960, su 6.600 circa macchinisti di 1ª classe, che rappresentano il nerbo della categoria, ne andranno in pensione quasi il 60 per cento, dico il 60 per cento, e cioè circa 3.800 unità. Vista la categoria nel suo complesso, a fronte di 15 mila agenti che attualmente la compongono, nello stesso periodo ne saranno eliminati per limiti di età – senza contare altri motivi di esodi di servizio – oltre un terzo, e cioè 5.820 unità, con un ritmo di 800-900 unità all'anno. Per espletare un concorso, è necessaro un periodo medio-minimo da un anno ad un anno e mezzo. I tecnici dell'amministrazione contano inoltre che, per ogni anno, nella situazione attuale, non si possano congruamente istruire più di 700-800 unità.

Ecco un quadro, onorevoli colleghi, piuttosto preoccupante. E non vale richiamare bruscamente, come ha fatto di recente il solito direttore generale delle ferrovie, in una lettera al sindacato ferrovieri, l'episodio della doppia condotta delle locomotive (conquista ormai definitiva dei macchinisti) per addebitare ai sindacati la responsabilità di questa situazione. Quale criterio di direzione è questo, che accoglie le rivendicazioni di una categoria e, poi, in nulla fronteggiandosi le conseguenze di tale pur necessario e doveroso accoglimento, addebita alla categoria stessa gli effetti di una classica deficienza della amministrazione ferroviaria?

Ma di ben altre responsabilità deve essere gravato il suo direttore generale, ovvero come lo chiamano in ferrovia, il suo « generale direttore », onorevole ministro. Per esempio quella di mantenere a sua costante completa disposizione una coppia di scelti agenti di macchina ed un cameriere per la condotta di una automotrice-saloncino che lo stesso direttore generale si è fatto costruire per suo esclusivo uso e consumo, con i denari dei

contribuenti. Questo è un aspetto scandaloso e non il solo, del modo nel quale l'attuale direttore generale delle ferrovie dello Stato conduce la sua azienda e sul quale richiamo l'attenzione del Governo e del Parlamento

Non mi consta che altri direttori generali delle ferrovie dello Stato siano mai giunti al punto di viaggiare, come dei capi di Stato, in saloncini riservati e particolari. Mentre nella maggioranza dei treni si viaggia come si viaggia, mentre è denunciata da tutte le parti la mancanza di materiale rotabile, di carrozze viaggiatori e di mezzi leggeri, mentre gli stessi ministri non disdegnano di viaggiare con i treni normali ed usufruendo dei normali compartimenti, non possiamo neppuro lontanamente ammettere che un alto burocrate, sia pure il direttore generale delle ferrovie, senza il permesso di nessuno ed in spregio alle leggi vigenti che regolano l'uso di carrozze-salone, marci in limousine ferroviaria. Vada sui treni normali questo signore, e tocchi con mano a qual punto è il servizio sul quale ha imperversato fino ad oggi, protetto dalla compiacente indulgenza di uomini politici che non possono sottrarsi alla responsabilità dell'attuale stato di cose, riscontrabile nell'azienda ferroviaria. Ma torneremo in seguito al direttore generale.

Condivide il ministro le preoccupazion di questo ramo del Parlamento per la situazione ora denunciata? Quale programma l'onorevole ministro ritiene di dover enunciare per il risanamento della questione? Come pensa di garantire questo ramo del Parlamento contro il ripetersi dei colpevoli atti di imprevidenza della sua amministrazione che hanno condotto a questo stato di cose?

Queste sono le domande che rivolgiamo al ministro e sulle quali speriamo che egli ci dia una risposta precisa.

Vengo ora a parlare – sia pur brevemente e soltanto di alcuni aspetti del problema – del trattamento economico. Quale deve essere l'onere per gli aumenti richiesti, che consenta almeno di adeguare il trattamento agli intervenuti aumenti del costo della vita verificatisi dal 1º luglio 1952? A quali misure bisogna ricorrere per reperire i mezzi necessari per fronteggiare questi maggiori oneri?

Come parlamentare di un settore che più genuinamente interpreta le necessità dei lavoratori, potrei anche disinteressarmi di questo lato del problema che non i ferrovieri hanno contribuito a creare, ma solo l'imprevidenza della classe dirigente con le inutili spese per monumentali stazioni e per treni

di lusso, di cui abbiamo parlato, invece di migliorare il trattamento....

PERTINI. Dieci miliardi sono stati sciupati per un treno di lusso.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. No: un miliardo.

PERTINI. Parlo del costo del treno. Tutti i giornali ne hanno parlato, ed ella, onorevole ministro, non l'ha mai smentito.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Ora ne sento parlare. Risponderò.

PERTINI. I giornali ne parlano da un mese. Ella sa che il treno di lusso ha viaggiato con una media di venti passeggeri al giorno.

BENSI. Sta di fatto che, in realtà, noi constatiamo che si sono spesi molti miliardi – bene o male spesi, ne discuteremo – per queste cose, ma non si è voluto mai spendere niente per migliorare le condizioni di vita dei lavoratori.

Esaminiamo ora anche un po' il suo bilancio, onorevole ministro, che, ed è abbastanza strano, è passivo. In realtà, il bilancio è veramente deficitario o no? Qui vi è la questione degli altri bilanci dello Stato che gravano su quello delle ferrovie dello Stato. Ella sa benissimo che, nel suo bilancio, a renderlo passivo contribuiscono circa 6 miliardi a cui sono valutati servizi gratuitamente resi alle poste e telegrafi; vi sono, poi, altri miliardi nel suo bilancio per i trasporti militari ed altri miliardi per le finanze.

Perché questi miliardi non vengono messi sui bilanci relativi ad ogni ministero?

Perché non vengono messi sulle spese militari, su quelle delle poste e delle finanze, così da essere chiaro che non si abbia un bilancio artefatto?

Un altro problema che devo affrontare è quello delle linee passive. Si è detto – questo è un altro dei luoghi comuni dell'amministrazione – che le linee passive sono quelle che in realtà mettono il bilancio dello Stato in questa situazione.

Ho avuto la fortuna di leggere un articolo sulla Rivista di ingegneria ferroviaria, sovvenzionata dal dicastero dei trasporti, in cui l'ingegnere Antonio Riggio, legittimista e molto legato alla direzione generale del Ministero, sostiene che, in realtà, le linee ferroviarie passive gravano sul bilancio per soli 4 miliardi, che non rappresentano un gran che sul deficit complessivo e quindi non è qui che bisogna cercare i mezzi o la possibilità di riformare il bilancio.

Non le leggo, onorevole ministro, l'articolo, perché ella certamente lo avrà già letto.

Ad ogni modo, nessuno può sostenere che, invece di spendere 4 miliardi inutilmente, non convenga passare le linee a servizi più economici a parità di rendimento, purché i rendimenti non siano ristretti nei termini contabili ma estesi nei più ampî termini di un rendimento economico, sociale e politico.

Ma è qui che sorge la nostra curiosità legittima ed anche la nostra diffidenza, perché sull'effettiva possibilità dell'amministrazione ferroviaria di assicurare situazioni di servizi più economici, ma egualmente efficienti, senza arretrare la posizione dello Stato a vantaggio degli imprenditori privati, noi abbiamo già espresso larghi dubbi e sappiamo che queste cose vanno a finire sempre a danno dei contribuenti, dei ferrovieri e delle ferrovie dello Stato.

Vorrei ora accennare al problema delle tariffe. Il livello delle tariffe è basso in rapporto alla svalutazione monetaria e alle tariffe degli altri paesi, ma anche il tenore di vita dei lavoratori italiani è basso, molto più basso che nei paesi considerati nel famoso articolo sul Globo per la comparazione delle tariffe, stilato dal direttore generale. Ad ogni modo, è chiaro che un eventuale provvedimento tariffario dovrebbe essere preceduto dal più avveduto esame dei costi effettivi dell'esercizio ferroviario, unitari e complessivi per gruppi di trasporti considerati; ma dovrebbe parimenti essere considerato al lume delle numerose concessioni accordate e della natura degli utenti cui vanno le concessioni. Inoltre, vi sarebbe l'assurdità di un provvedimento tariffario destinato esclusivamente a compensare i nuovi oneri del personale, il che è profondamente sbagliato.

Non è con gli aumenti tariffari, soprattutto quando la totalità del maggior gettito conseguibile deve essere assorbito per aumenti di paghe del resto pienamente giustificati, che si può sanare la situazione economica del personale e quella finanziaria dell'azienda. Anche perché gli utenti avrebbero tutto il diritto di chiedere quale effettiva contropartita si offre loro in cambio del maggior prezzo del servizio che essi dovrebbero pagare. E quando sapessero che, nonostante il maggior prezzo, le carrozze viaggiatori saranno non più di quelle attuali, e così le automotrici, e l'armamento rimarrà quello di prima, notoriamente consunto in alcuni tratti oltre i limiti di sicurezza, l'aumento tariffario non sarebbe bene accettato né giustificato.

Ci vuole ben altro, per lo scopo cui accennavo. Ci vuole esattamente quello che manca, e cioè un impegno preciso, e il serio impegno di attuarlo, di potenziamento economico e produttivistico della rete ferroviaria che consenta, valorizzando gli investimenti già incorporati nell'azienda che sono patrimonio della collettività, di fronteggiare la concorrenza a costi economici e di smontare dall'interno – visto che dall'esterno, e cioè mediante la nazionalizzazione delle grosse industrie dei trasporti, il Governo non ha mai alcuna voglia di smontarle – di smontare dall'interno, dicevo, le situazioni di monopolio dei grandi imprenditori di autotrasporti.

Per concludere sulla situazione del personale, vengo agli altri due aspetti che riguardano lo stato giuridico dei ferrovieri, disciplinato ancor oggi da un regolamento fascista, e l'amministrazione della disciplina. Intendiamoci bene, anche per evitare fraintendimenti. L'azienda e il servizio ferroviario sono cose troppo delicate perché manchi la necessaria disciplina o si possano rallentare i vincoli gerarchici che debbono assicurare la regolarità dell'esercizio. Ma è sul modo di intendere e lo stato giuridico e la disciplina che cadono i maggiori dissensi. Dovremmo parlare prima dello sganciamento, di questa grossa questione dello sganciamento, in relazione alla particolare natura del servizio, alla inassimilabilità dei ferrovieri dagli altri dipendenti statali (purtroppo il tempo manca, ed 10 non voglio abusare della cortesia dei miei onorevoli colleghi) e poi delle garanzie di giustizia amministrativa, del tutto mancanti nell'attuale regolamento del personale, che lascia all'arbitrio del direttore generale, praticamente e formalmente insindacabile nel merito, l'esercizio di attribuzioni e di facoltà delicatissime in materia di promozioni, esoneri, collocamenti in disponibilità, concessione di congedi ordinari e straordinari, competenze accessorie, ecc. Noi qui dobbiamo ancora chiedere fermamente che in tutte le istanze vi sia una rappresentanza nominata dai sindacati in difesa dei legittimi interessi dei lavoratori e che nelle commissioni di inchiesta vi siano rappresentanti dei lavoratori.

Poi vi è la questione disciplinare; e qui devo accennare:

- a) alla mancanza di istanze di secondo grado, del tutto indipendenti da quelle di primo grado, per il riesame obiettivo e sereno e il compimento ex novo dell'istruttoria, impugnate dagli agenti colpiti da provvedimenti disciplinari;
- b) alla assoluta arbitrarietà delle procedure istruttorie, sull'andamento delle quali

legislatura II — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

l'incolpato non ha alcun modo di essere informato;

- c) al capovolgimento dei concetti sanciti dalla Costituzione circa il momento in cui l'imputato può essere riconosciuto colpevole, con l'esercizio indiscriminato della gravissima facoltà di sospensioni cautelari dal servizio e con la eccessiva protrazione della sospensione, senza che l'incolpato, magari poi assolto da qualsiasi imputazione o punito con provvedimenti di irrilevante entità, abbia possibilità di essere reintegrato nei diritti patrimoniali e di carriera perduti;
- d) alla estraneazione, decisa di sua testa, dal direttore generale, dei rappresentanti del personale dalle commissioni di inchiesta, conquista questa raggiunta dai sindacati nell'immediato dopoguerra e negata da qualche mese;
- e) alla formulazione arbitraria delle motivazioni dei provvedimenti, sia di quelli che assoggettano il ferroviere al provvedimento disciplinare sia di quelli che concludono il procedimento stesso;
- f) al frequentissimo, ormai sistematico, mascheramento dietro inesistenti ragioni di servizio di veri e propri provvedimenti disciplinari che colpiscono in particolare dirigenti sindacali.

A questo punto potrei fare un lungo elenco di dirigenti sindacali colpiti in questi ultimi tempi con mezzi vari, ma me ne esimo per brevità, anche perché avrò modo più avanti di precisare in proposito la nostra posizione.

Su guesta delicata materia della disciplina incide non soltanto un orientamento generale di governo di cui, nonostante tutto, ancora non riusciamo a vedere una modifica, ma anche il personale atteggiamento del direttore generale delle ferrovie, il quale ha dimostrato fin troppo di preferire la formalistica disciplina esteriore data dal frigido ossequio alle norme che non l'altra disciplina, sostanziale ed interna, conseguibile solo in organismi produttivi sani e ben diretti. Ma v'è da chiedersi come possa l'attuale direttore generale delle ferrovie amministrare oggettivamente la disciplina e colpire con la necessarıa fermezza (ma anche con la serenità propria del giudice incensurabile) la trasgressione delle norme di servizio o di quelle di correttezza o morali, quando egli è il primo ad offrire un clamoroso e strabiliante esempio di scorrettezza professionale e amministrativa! Mi riferisco, per esempio, al fatto che il direttore generale, socio di una cooperativa edilizia finanziata dallo Stato - la prima delle cooperative ferroviarie finanziate nella quale,

guarda caso, figurano come consoci alcuni devotissimi funzionari della segreteria dello stesso direttore generale – avendo avuto l'appartamento, ormai approntato da qualche anno, non solo non lo ha mai occupato, ma lo ha ceduto, evidentemente in locazione, a una società commerciale, la «Sitea», che nell'appartamento stesso e in altro costruito nel sotterraneo ha impiantato i suoi uffici e conduce i suoi affari.

Questo, signor ministro, è il direttore generale delle ferrovie, su cui veramente sarebbero molte altre le cose da dire. Qualche cosa, del resto, l'ha detta anche il collega Bettinotti rivolgendole una interrogazione sulla partecipazione stranissima di questo direttore generale ai consigli di amministrazione di numerose altre società aventi rapporti commerciali con le ferrovie, per cui accade qualche volta che la firma dell'ingegner Di Raimondo sia l'unica a valere fra le ferrovie stesse ed altri organismi commerciali. È una situazione immorale incredibile in cui nemmeno il fascismo era caduto: il direttore generale di allora Velani fu molto più onesto e non giunse mai a mettersi in posizioni di questo genere. L'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948 fa divieto ai consiglieri di amministrazione delle ferrovie di essere contemporaneamente anche amministratori o consulenti di altre imprese di trasporto o di ditte o enti che abbiano convenzioni con le ferrovie, ma cionondimeno l'ingegner Di Raimondo è presidente della «Cit», vicepresidente della «Ciat», consigliere di amministrazione dell'« Arar », consigliere di amministrazione della Termoelettrica siciliana, vicepresidente dell'Istituto nazionale dei trasporti, presidente della Società boracifera di Larderello, consigliere di amministrazione della società Interfrigo.

Signor ministro, vuol far conoscere al Parlamento quanto il suo direttore generale percepisce da queste società e come fa ad essere contemporaneamente amministratore delle ferrovie dello Stato e di interessi privati in contrasto, molte volte, con quelli delle ferrovie dello Stato? Noi gradiremmo, da lei, ministro di un Governo che ha accettato l'ordine del giorno Sturzo al Senato, che ella mettesse in pratica rapidamente quanto quell'ordine del giorno diceva, così che tale scandaloso stato di cose venga finalmente a cessare nel nostro paese. Noi le chiediamo di rendere rapidamente effettiva quella che è stata una gloriosa tradizione dei nostri direttori generali. Gliene posso citare qualcuno: Bianchi, Oddone, Crova, Alzona, De Cornet; ed anche lo stesso direttore generale fascista Velani.

Erano persone che venivano direttamente dai ruoli tecnici dell'amministrazione e quindi conoscevano perfettamente l'amministrazione, che erano venuti dai bassi gradi e perciò erano in grado di dirigere sulla base di una grande moralità e capacità le ferrovie dello Stato. lo non credo che il suo direttore generale, che è entrato nel consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato la prima volta perché era delegato dei trasporti in favore dei tedeschi, che ha incominciato così la sua carriera, sia in grado di amministrare rettamente l'azienda delle ferrovie dello Stato.

Io vorrei pregarla, onorevole ministro, di ridare un andamento sano all'azienda da lei diretta. Io non voglio insistere, ma se io volessi potrei continuare ad elencare altre cose che riguardano il signor Di Raimondo; potrei continuare per una intera seduta. Basta che ella si rivolga ai funzionari per sapere queste cose. È ora che si dia prova di probità, di capacità e soprattutto di provata competenza nell'amministrazione delle ferrovie, che sono una delle più importanti aziende dello Stato italiano.

E vengo ad uno dei punti più dolenti della situazione ferroviaria, relativamente al personale: al punto dei rapporti e delle libertà sindacali. Ne ho già parlato poc'anzi. Non ho alcun bisogno di teorizzare sull'argomento né di rifarmi alle convenzioni politiche e democratiche di questa parte del Parlamento per mettere adeguatamente in rilievo in tutti i suoi aspetti la gravità della situazione e i motivi per i quali talune più concrete manifestazioni degli orientamenti preferiti sono da ritenersi illegittime, anticostituzionali ed antidemocratiche.

Faccio un accenno alle punizioni di dirigenti del sindacato ferrovieri italiani. Noi rivendichiamo la revoca delle punizioni per lo sciopero del 30 marzo fatto per protesta contro la legge-truffa, perché altrimenti, se il popolo italiano dovesse entrare in massa nelle ferrovie dello Stato, ella dovrebbe colpire tutto il popolo italiano con severe sanzioni disciplinari per aver lottato contro la leggetruffa e per avere avuto completamente ragione.

Queste punizioni hanno condotto molti ottimi funzionari a situazioni veramente gravi e nei concorsi e sotto il profilo del loro stato giuridico in genere. Questi degni funzionari non devono essere colpiti in tal modo.

Del resto, per verità, i dirigenti del sindacato ferrovieri italiani sono in buona compagnia perché, a quello che mi risulta, in questi ultimi tempi non si sono soltanto

colpiti gli appartenenti al sindacato ferrovieri italiani ma, in omaggio all'unità sindacale raggiunta, qualche giorno fa è stato sospeso dal servizio e, dallo stipendio addirittura, il segretario nazionale di un sindacato aderente all'Unione italiana del lavoro, solo responsabile di aver diretto una lettera, nella sua qualità di dirigente sindacale, al ministro dei trasporti, che è stata ritenuta offensiva per l'amministrazione. E presentemente è sotto inchiesta un funzionario dell'amministrazione, reo di aver scritto su un foglio sindacale un articolo ritenuto addirittura diffamatorio. Un altro agente del sindacato aderente alla C. I. S. L. è stato colpito: con una dose inferiore, per la verità, ma anch'egli è stato colpito.

Questi sono i segni concreti che l'amministrazione ferroviaria, il suo direttore generale ed anche il Ministero dei trasporti in genere mal tollerano i sindacati, anche quando restano nei limiti più ristretti e tradizionali della loro attività. Sono davvero passati i tempi nei quali il direttore generale delle ferrovie dello Stato avrebbe fatto qualsiasi cosa pur di compiacere all'allora unitario sindacato ferrovieri italiani. Ma qui occorre accennare ad alcune clamorose situazioni che denotano come la spiccata antipatia per i sindacatı, manifestata dal direttore generale, sia un fatto congenito. Per qualche anno, il direttore generale non ha più avuto rapporti, di nessun genere, con i sindacati ferroviari e segnatamente col maggiore di essi, e cioè col sindacato ferrovieri italiani. Le questioni di carattere sindacale, anche le più impegnative, non sono da lui esaminate né trattate. E neanche il capo del servizio del personale, altro che per taluni casi particolari, tratta con 1 sindacati collegialmente. Penso che questo sia indicativo.

Vorrei soltanto leggerle, signor ministro, affinché ne prenda atto, alcuni passi dell'accordo stipulato tra il sindacato ferrovieri e il sındacato dirigenti ferrovieri, per dirle qual è l'atteggiamento dei sindacati: « Le due organizzazioni riconoscono che uno stabile miglioramento delle condizioni retributive e di lavoro deve coesistere col potenziamento produttivo ed economico dell'azienda ferroviaria; ma, in difetto di opportune iniziative del Governo, indirizzate a quest'ultimo obbiettivo, affermano l'inderogabile necessità, intanto, di corrispondere alle legittime aspettative dei ferrovieri. Tuttavia le due organizzazioni, comprese della gravità del problema, nuovamente indicano al paese, al Parlamento, al Governo, un concreto

programma di politica economica dei trasporti, dalla cui coerente e rapida attuazione potrebbe derivare il risanamento dell'azienda ferroviaria e del settore dei trasporti con la eliminazione di dispersioni economiche globali. Tale programma richiede innanzitutto il coordinamento dei trasporti per una economica convivenza dei diversi mezzi. A tal fine si rende necessario il provvisorio arresto delle autorizzazioni di esercizio di nuove autolinee viaggiatori nonché delle licenze di trasporto merci ed il provvisorio divieto di trasformazione o di trasferimento di quelle esistenti; la revisione delle autolinee e delle licenze esistenti per la soppressione di quelle che costituiscono antieconomica sovrapposizione a servizi di trasporto efficienti; l'effettiva vigilanza sull'attività dei trasporti in conto terzi ed in conto proprio; l'attuazione di una organica disciplina dei trasporti terrestri che, senza esercitare protezionismo aprioristico a favore di nessun mezzo, ne renda possibile la reciproca integrazione secondo criteri di utilità economica e sociale; l'opportuna attrezzatura del Ministero dei trasporti affinché esso sia messo in grado di acquisire i necessari elementi di giudizio, per un sano coordinamento, anche per comporre gli indirizzi sovente contrastanti delle sue due direzioni generali abbandonando per il momento l'istituzione di nuovi organi come gli intendenti ai trasporti, salvaguardando il principio della gestione diretta degli autoservizi sostitutivi o paralleli e senza escludere lo studio delle opportunità economiche e sociali della nazionalizzazione di grandi complessi di trasporto ».

Le ho citato questi passi, signor ministro, per dimostrare come in realtà i sindacati si occupino di problemi concreti, di difesa della azienda; ed è sulla linea della difesa dell'azienda che si realizza l'unità dei lavoratori e l'unità di tutti coloro che hanno interesse a mantenere in vita l'azienda.

Vorrei concludere il mio intervento ponendo l'accento sulla questione del finanziamento.

Il problema dei finanziamenti ulteriori per l'ammodernamento e il potenziamento tecnico ed economico della rete ferroviaria ha una sua storia molto interessante. Cessati praticamente col 1949-50 i finanziamenti straordinari del Tesoro per la vera e propria ricostruzione della rete e cioè per la materiale riparazione dei danni causati dalla guerra, durante il 1950-51 l'amministrazione impegnò non su stanziamenti di bilancio o finanziamenti straordinari approvati per legge, ma su una semplice deliberazione del Consiglio

dei ministri, della quale il Parlamento venne informato solo a cose fatte, la cifra di 26 miliardi e 500 milioni, che a dire il vero ancora non sappiamo come siano stati impiegati e come abbiano corrisposto alla ovvia gradualità dei bisogni della rete ferroviaria. Per l'esercizio 1951-52 fu l'onorevole Campilli che, davanti al Senato, cominciò a parlare per primo di un finanziamento ulteriore di 160 miliardi, per il quale le trattative si dovevano ritenere concluse. « Ho potuto definire in questi giorni - disse l'onorevole Campilli in sede di discorso di bilancio al Senato il 5 luglio 1951 – le trattative già da tempo avviate dal mio predecessore senatore D'Aragona per uno stanziamento straordinario di 160 miliardi da utilizzarsi ın quattro annı a partıre dal 1952-53, 160 milıardi che dovranno riassorbire i 26 miliardi aggiuntivi utilizzati nel 1950-51 ». Il ministro aggiunse anche che si stava sollecitando l'elaborazione del programma delle opere «al fine di presentarlo con urgenza per l'esame e per l'approvazione in modo che i lavorı possano essere al più presto iniziati ».

Su questa scia l'onorevole Malvestiti, succeduto all'onorevole Campilli, nel suo discorso a questo ramo del Parlamento, fatto in sede di discussione del bilancio dei trasporti il 28 ottobre 1951, testualmente così si espresse: « Ho il piacere di dichiararvi che nel quadro di un vasto ed organico programma quadriennale di investimenti che il ministro Pella sta preparando i noti 160 miliardi per le ferrovie entreranno con assoluta priorità. Sono lieto di poter dare qualche anticipazione sugli studi all'uopo predisposti dall'amministrazione ferroviaria. Il programma comporta – è sempre l'onorevole Malvestiti che parla - una spesa complessiva di 160 mılıardı, dı cuı 63 miliardı per lavori di ricostruzione e 97 miliardi per lavori e provviste in aumento patrimoniale ».

Nell'esposizione dell'onorevole Malvestiti seguì una elencazione dettagliata dei singoli settori e lavori tra i quali si sarebbero dovuti ripartire i 160 miliardi. E, proprio con riferimento alla elencazione fatta da ministro dei trasporti il 28 ottobre 1951, gradiremmo conoscere intanto quali e quanti dei singoli progetti sono stati attuati e in che modo è stata impiegata la parte della stanziamento impegnata sui 160 miliardi ed erogata fino ad oggi.

Lo stesso onorevole Malvestiti il 4 giugno 1952, sempre davanti a questo ramo del Parlamento, aggiunse al già esposto programma di impiego dei 160 miliardi, per i quali avrebbe dovuto provvedere il ministro del tesoro, al-

cune anticipazioni sull'avvenuto accordo per la destinazione di 75 mihardi al potenziamento di impianti ferroviari nelle linee meridionali a carico della Cassa per il Mezzogiorno. Anche per questo secondo finanziamento straordipario l'onorevole Malvestiti ci sottopose un programma d'impiego dettagliato. Intanto, veniva in discussione davanti al Parlamento, e da questo approvata, quella che poi è diventata la legge 30 ottobre 1952, n. 1324, con la quale l'amministrazione ferroviaria tu autorizzata a contrarre mutui per il consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire per opere patrimoniali di ripristino. Doveva essere questa la prima rata di finanziamento sui 160 miliardi, che però, per le stesse dichiarazioni che vi ho letto dell'onorevole Campilli e per le decisioni del Ministero del tesoro, doveva andare a coprire i 26 miliardi già impegnati senza alcuno stanziamento apposito dell'amministrazione ferroviaria a suo tempo.

È interessante conoscere come la torta dei 40 miliardi si sia andata progressivamente assottigliando fino a ridursi ad una disponibilità effettiva di spendita, per lavori patrimoniali e per il potenziamento vero e proprio della rete ferroviaria, di lire 31 miliardi e 400 mila, dai quali – si ripete – vanno dedotti i 26 miliardi famosi dell'onorevole Campilli e qualche altro ammennicolo, preteso dal Tesoro, su cui l'onorevole ministro potrebbe esserci preciso.

E così è andata in gloria la prima rata dei 40 miliardi. Sui residui 120 miliardi sembra che il Parlamento sarà interessato fra breve ad autorizzare un nuovo prestito obbligatorio per 40 miliardi, che sarebbe la seconda rata. Intanto l'onorevole ministro davanti all'altro ramo del Parlamento ha riconfermato in toto il programma d'impiego dei 16º miliardi, ma non ci ha detto come e quanto di questo programma possa ancora convivere con l'avvenuta utilizzazione delle disponibilità di cui prima ho fatto cenno. Anche perché, una delle due: o i 26 miliardi non coperti da stanziamento tali sono tuttora, ed allora avremmo già impegnato dei 460 miliardi, per ciò che ebbe a dire l'onorevole Campilh, 66 miliardi (nel qual caso non riteniamo che ı lavorı gıà eseguiti siano nella stessa proporzione percentuale rispetto a quelli che in partenza avrebbero dovuto eseguirsi), o i 26 miliardi sono statı gıà coperti dalla prima rata, ed allora ne viene una ragione di più per veder chiaro in tutta guesta faccenda e sapere quali reali prospettive si offrono in rapporto alle disponibilità già programmate, ma non ancora realizzate, per il potenziamento della rete.

Non mi soffermo sui 75 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno, sui quali il ministro ha già dato notizie al Senato e che si riferiscono ad un impiego ben localizzato ed individuato la cui realizzazione in concreto non potrà dar luogo, almeno lo speriamo, a dubbi e oscurità di sorta. Sorge a questo punto però la nostra preoccupazione per le condizioni della parte straordinaria del bilancio ferroviario, nella quale non si vedono che segni marginali di stanziamenti per il miglioramento patrimoniale dell'azienda. E, visto che per la situazione generale di bilancio non vi è molto da sperare riguardo al futuro incremento di tali stanziamenti, vien fatto di chiedersi cosa pensi il Governo del problema che l'eventuale augurabile attuazione del piano di sviluppo della rete stradale, sul quale circolano cifre dell'ordine di mille miliardi, aprirebbe per le sorti delle ferrovie dello Stato, specialmente se teniamo presente che, mentre la maggiore razionalità della rete stradale che si pensa di costruire contribuirà decisamente ad abbassare ulteriormente i costi d'esercizio degli autotrasporti, e mentre già adesso la concorrenza di questi incide così fortemente sul volume di traffico convogliato sulla rotaia, non si esclude la revisione dei prezzi di tariffa per i trasporti sulle ferrovie dello Stato, che evidentemente aggraveranno ancor più i termini del problema.

La verità è che in tutta guesta materia ancor oggi manca un corredo di idee e di programmi che riescano non dico a tranquillizzare l'opinione pubblica, ma addirittura a convogliare stabilmente verso l'uno o l'altro indirizzo la politica dei trasporti e l'attività concreta degli operatori. Miglioramento della rete stradale, finanziamenti alle ferrovie dello Stato, riduzione dei costi d'esercizio ferroviario, chiarificazione del bilancio delle ferrovie dello Stato, politica tariffaria, politica degli accordi caso per caso fra operatori della strada e della rotaia, attuazione della legge sull'ammodernamento delle linee concesse, miglioramenti salariali ai ferrovieri ed ai ferrotranvieri, politica delle nuove costruzioni ferroviarie sono tutti elementi che concorrono a formare un problema unitario al quale non si contrappone fino ad oggi, si dica quel che si dica, nessun programma unitario di soluzione.

Chi mai dovrà studiarlo e quando ? Ecco che si pone il problema della funzionalità del Ministero dei trasporti. Intanto, onorevole ministro. ella ha alle, sue dipendenze un'azienda tipicamente industriale nelle sue linee organizzative, ma preposta ad un servizio di interesse fondamentalmente sociale al cur risanamento occorre accingersi con carattere di assoluta urgenza ed immediatezza, poiché questa azienda deve prestare il servizio che le compete, nell'ambito dell'attività dei trasporti, nella forma più economica e meno onerosa per la collettività, ma anche più rispondente alle esigenze sociali.

A ben guardare, questi diversi aspetti del problema del risanamento dell'azienda ferroviaria possono tranquillamente coesistere in un quadro organico di interventi che vadano dalla chiarificazione del bilancio alla riforma strutturale ed organizzativa del servizio, dalla sostituzione di dirigenti incapaci alla sollecitazione delle valide energie interne pronte ed atte alla collaborazione, dall'eliminazione degli sprechi e delle erogazioni improduttive alla revisione di gestioni autonome decotte. Esaminare separatamente e separatamente risolvere questo grosso problema deve essere l'immediato impegnativo compito del suo Ministero e, rompendo qualsiasi indugio di qualsiasi natura e badando alla sostanza e non alla forma delle cose, sarebbe sommamente desiderabile che al più presto il Parlamento venisse interessato a esprimersi su un programma vero e proprio. Il quale programma ovviamente non vorrà e non potrà dimenticare quali indissolubili riferimenti collegano il problema ferroviario al problema generale dei trasporti.

In secondo luogo vi è la questione del Ministero dei trasporti, e questa volta noi ci auguriamo che sorga da questo ramo del Parlamento un categorico invito al Governo perché la non più dilazionabile revisione della struttura ministeriale sia sottoposta ad immediato studio ed entro termine perentorio sia portata davanti al Parlamento.

Concludendo vorrei soltanto dire, onorevole ministro, che il problema del suo Ministero è un problema che si risolverà soltanto se ella saprà far ritornare nel suo Ministero quella collaborazione fra lavoratori, che prima esisteva e che dovrebbe essere di esempio a tutte le aziende italiane. I sindacati sono a sua disposizione, onorevole ministro, per costruire insieme un piano di difesa dell'azienda ferroviaria dello Stato: i lavoratori sono a sua disposizione, onorevole ministro, per vedere, insieme con i dirigenti, quali sacrifici si debbano affrontare per migliorare le condizioni della azienda. Essi vogliono però avere la garanzia che alla direzione del Ministero siano per-

sone capaci, che abbiano chiare prospettive, che vi siano piani finanziari a lunga scadenza, che si pongano le ferrovie in condizioni di poter resistere all'assalto dei monopoli della strada, che vi sia una certa garanzia di avere dınanzı a sè un periodo di tranquillità. Vogliono la sicurezza sociale nel lavoro, vogliono l'elevazione, vogliono essere trattati come uomini, vogliono avere turni di riposo, vogliono essere in grado di vivere normalmente. Da parte dei sindacati vi è tutta la buona disposizione e tutta la garanzia che queste cose possano essere attuate. Starà a lei, onorevole ministro – e noi lo auguriamo – creare una situazione per cui il Ministero dei trasporti torni ad essere un esempio di probità e di capacità per la vita pubblica italiana. (Vivi applausi a sinistra).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Di Stefano Genova. Ne ha facoltà.

DI STEFANO GENOVA. Onorevoli colleghi, desidero anzitutto rivolgere una parola di riconoscimento all'onorevole Mazza per la sua relazione esauriente, lucida, coraggiosa, sebbene – per ovvî motivi – di un coraggio un po' contenuto.

Ĝli oratori che mi hanno preceduto sono uomini giustamente considerati « di chiara fama », dall'onorevole Simonini, ex ministro della marina mercantile, all'onorevole Cafiero, armatore notissimo. Ora vi parla solo un innamorato del mare, di quel mare che può simboleggiare l'anima umana, a volte placida, a volte in tempesta.

Per la ristrettezza del tempo assegnatomi non potrò dire quanto vorrei su questo bilancio. Sarò così costretto a sfiorare alcuni argomenti, come quello – ad esempio – delle linee sovvenzionate (che guarderò solo sotto l'aspetto costruttivo); altri saranno appena accennati; qualcuno completamente tralasciato, anche perché svolto con ampiezza da qualche collega che mi ha preceduto.

Mi fermerò, invece, piuttosto a lungo sul problema fondamentale, che è quello della consistenza della nostra marina mercantile, guardandola anche nella sua proiezione nel tempo, sotto il riflesso cioè dei suoi futuri possibili sviluppi, che interessano in pieno l'economia del paese.

Tale problema va esaminato nei suoi vari aspetti: da quello economico (industriale e commerciale) a quello valutario, sotto l'aspetto sociale, nei suoi addentellati coi problemi inerenti alla Difesa. Si tratta di argomenti complementari, che si integrano, si intersecano e si sovrappongono, sì che non è possibile farne una esposizione sistematica.

Si è molto parlato e scritto, onorevoli colleghi, di ricostruzione della nostra flotta mercantile. Penso, e non sono il solo, che il termine « ricostruzione » sia stato usato impropriamente. La ricostruzione, infatti, presuppone una nuova costruzione e, nel caso in specie, la sostituzione delle navi perdute con naviglio nuovo. Ma da noi questo non è avvenuto, per cui si può parlare solo di « ricostituzione », non di « ricostruzione », che è cosa molto diversa.

Non posso, pertanto, condividere l'eccessivo entusiasmo di taluni che gridano al miracolo perché abbiamo raggiunto, e forse di poco superato, il tonnellaggio complessivo dell'anteguerra. Il problema, infatti, non è solo quantitativo ma soprattutto qualitativo; quello che importa è di vedere quale sia in atto la composizione della nostra flotta mercantile, quale la sua posizione nell'ampio quadro del naviglio complessivo mondiale e più particolarmente nei confronti delle flotte dei principali paesi che sugli oceani competono col nostro nel settore dei traffici marittimi.

Premesso ciò, comincerò col dare un'idea precisa di quella che è la situazione attuale della nostra marina mercantile.

Il relatore onorevole Mazza ci dice che, al 30 giugno 1953, il naviglio mercantile ha raggiunto 3.582.739 tonnellate di stazza lorda, delle quali 3.470.917 a propulsione meccanica.

L'Istituto centrale di statistica ci dà, riferiti al 31 dicembre 1952, i seguenti dati: 3.529.000 tonnellate di stazza lorda, delle quali 3.413.000 a propulsione meccanica che, escludendo il naviglio inferiore alle 100 tonnellate, si riducono ancora a 3.403.427.

La differenza fra i dati del relatore e quelli dell'Istituto centrale di statistica si spiega molto facilmente ove si tenga conto delle nuove costruzioni e delle demolizioni durante il primo semestre dell'anno solare in corso.

Ma passiamo ai particolari. Se si escludono i velieri con motore ausiliario e i motovelieri, la consistenza del nostro naviglio mercantile di 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre, al 1º gennaio 1953, è la seguente: 1º) navi esistenti all'8 agosto 1945: 338.902 tonnellate di stazza lorda; 2º) navi immesse dopo l'8 agosto 1945: a) recuperate: 160.539 tonnellate di stazza lorda; \bar{b}) riscattate e restituite: 141.554 tonnellate di stazza lorda; c) acquistate all'estero senza garanzia statale: 1.333.350 tonnellate di stazza lorda; d) acquistate all'estero con garanzia statale (Liberty, T.2, N.3): 869.038 tonnellate di stazza lorda; e) Liberty in sostituzione di navi italiane sequestrate dagli U.S.A.: 104.579 tonnellate di stazza lorda; f) nuove costruzioni: 445.670 tonnellate di stazza lorda.

Come si vede, il quantitativo di naviglio nuovo è molto limitato rispetto a quello anteguerra, recuperato, vecchio, o di provenienza U.S.A.

Non basta. A un esame approssimativo faccio seguire un più preciso esame della distribuzione del nostro naviglio secondo l'età, sempre con esclusione delle navi inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda. Ecco quale è la situazione: navi sotto i 5 anni: 336.682 tonnellate di stazza lorda; navi da 5 a 9 anni: 1.275.970 tonnellate di stazza lorda; navi da 10 a 14 anni: 315.174 tonnellate di stazza lorda; navi da 15 a 19 anni: 49.452 tonnellate di stazza lorda; navi da 20 a 24 anni: 283.400 tonellate di stazza lorda; navi da 25 anni e più: 1.028.537 tonnellate di stazza lorda.

Da quanto ho esposto risulta che la nostra flotta, mentre per 1.300.000 tonnellate circa è prossima al disarmo, per almeno ulteriori 700.000 tonnellate è costituita da navi tecnicamente superate.

Ma vı è dı più. Una flotta non va guardata e giudicata solo per quel che è ma soprattutto per quel che sarà, e cioè nella sua tendenza a modificarsi nel tempo. Ora, la nostra flotta mercantile va verso il meglio o verso il peggio? Tende a ringiovanire o ad invecchiare? La relazione Mazza ci dice che nel 1952 il naviglio di età inferiore a 5 anni è passato dall'11,7 al 10,3 per cento del totale mentre quello di età superiore a 25 anni è passato dal 31 al 31,5 per cento. Nonostante un certo numero di navi sia stato demolito e venduto all'estero e un certo quantitativo di nuova costruzione sia stato immesso in servizio, dobbiamo dunque constatare che ci si trova di fronte ad un peggioramento progressivo. Si noti che la nostra percentuale di naviglio di età oltre i 25 anni (31,5 per cento) è poi molto superiore a quella media mondiale, che è del 19 per cento.

È bene ora completare l'esame qualitativo della nostra flotta soffermandoci sulla divisione delle navi in specialità, a seconda dell'impiego; anche qui possiamo riferirci ai dati del relatore.

Le navi da carico liquido sono passate dalle 421.000 tonnellate (al 1º settembre 1939) alle 824.000 tonnellate; siamo quasi al doppio. L'incremento di tale specialità penso sia in buona parte dovuto alla influenza del conflitto coreano, che ha provocato una grande richiesta di navi cisterna e conseguentemente noli molto elevati.

Le navi da carico secco ammontavano, in totale, nel 1939, a 1.771.000 tonnellate; ora abbiamo lievemente superato il quantitativo globale anteguerra con 1.809.406 tonnellate.

Il naviglio passeggeri e misto è oggi, invece, di sole 669.670 tonnellate, contro 1.095.000 tonnellate del 1939.

Giustamente osserva il relatore che la composizione interna della flotta non è più armonica. Ci si trova in effetti di fronte ad uno stato di squilibrio che va sanato.

Mi si consenta a questo punto di aprire una parentesi per affrontare la questione della Finmare e dell'armamento libero, sulla quale si sono soffermati quasi tutti gli oratori che mi hanno preceduto.

Si sono manifestate, in aula, due opposte tendenze, che in certo modo corrispondono alle rispettive posizioni ideologiche degli oratori. Mentre gli onorevoli Ducci e Jacoponi hanno mostrato molto entusiasmo per la Finmare (che controlla le quattro grandi compagnie di interesse nazionale), seguiti dall'onorevole Simonini che pare voglia battere la stessa via, nell'intervento dell'onorevole Cafiero mi è sembrato di non vedere condiviso lo stesso entusiasmo avendo egli spezzato una lancia contro la cosiddetta flotta di prestigio.

Gli uni vorrebbero l'elefantiasi della Finmare e vedono in essa (qualcuno lo ha detto chiaramente) il primo nucleo di quella che dovrebbe essere la futura flotta mercantile italiana nazionalizzata. Si vorrebbe, in sostanza, la completa nazionalizzazione della marina mercantile. L'onorevole Simonini ha proposto, con molta disinvoltura, che lo Stato possa disporre, a mezzo della Finmare, oltre che di navi per passeggeri, di una flotta di navi da carico, secco e liquido.

L'onorevole Cafiero ha ribattuto che, se di nazionalizzazione si può parlare in altri campi, mai soluzioni del genere possono riguardare la industria armatoriale. Ha, però, nel contempo suggerito al Governo di non spendere troppo denaro in grosse navi da passeggeri, di esercizio sicuramente antieconomico, e cioè di non fare una politica marinara di prestigio. Anche l'onorevole Mazza nella sua relazione fa un accenno del genere.

Debbo dire che non sono d'accordo, in quanto, come spiegherò più oltre, in materia di marina mercantile il prestigio è elemento di importanza fondamentale e forse risolutiva.

Anche sulla questione della nazionalizzazione desidero precisare il pensiero della nostra parte. Noi non nutriamo eccessivo entusiasmo per le nazionalizzazioni, che do-

vrebbero essere contenute al minimo e per settori particolari, perché crediamo nella iniziativa privata e la riteniamo strumento efficacissimo per lo sviluppo della economia nazionale. Ammettiamo l'intervento dello Stato, che deve sorreggere, guidare, e, se del caso, controllare. Lo Stato può e deve sostituirsi agli imprenditori privati solo quando questi si dimostrino neghittosi o seguano un interesse contrario a quello della nazione. Ultimo rimedio, dunque, al quale deve farsi ricorso solo quando ogni tentativo di indirizzare l'iniziativa privata verso fini di utilità sociale fossero andati a vuoto. S'intende che l'attuazione del nostro indirizzo, che non soffoca ma potenzia l'iniziativa privata, presuppone una trasformazione profonda della struttura dello Stato, con la immissione in essa delle categorie economiche. Lo Stato, infatti, non può nè deve essere una cappa di piombo, non una sovrapposizione burocratica alla economia, nel qual caso soffocherebbe la economia stessa assieme alla iniziativa privata, ma l'organismo perenne che in sè assomma, comprende, supera tutti i particolari interessi in vista degli interessi superiori della nazione, che hanno carattere permanente.

Tornando dal generale al particolare, condivido in pieno l'affermazione dell'onorevole Cafiero e cioè che, in ogni caso, il settore nel quale meno che mai si può parlare di nazionalizzazione è proprio quello dell'armamento, specie dell'armamento da carico. Lo Stato non potrà mai sostituire l'armatore libero nell'opera diuturna di ricerca, di studio delle situazioni più diverse, nella lotta quotidiana che si svolge in mari lontani con la agguerrita concorrenza straniera per l'accaparramento dei traffici.

Il problema della coesistenza della Finmare e dell'armamento libero è soprattutto un problema di giusto equilibrio. L'una e l'altro hanno funzioni e compiti diversi, ed entrambi sono necessari nel quadro dell'interesse supremo della nostra economia.

Ho già detto come, nel campo dell'armamento da carico, la iniziativa privata sia, più che utile, necessaria. A sua volta l'azione della Finmare è di grandissima utilità dal punto di vista nazionale perché essa ha in esercizio quelle linee che sono indubbiamente passive e che, pertanto, anche se gestite da privati, richiederebbero il continuo materiale intervento dello Stato. Tante vale che lo Stato le controlli direttamente. D'altra parte si tratta di linee che debbono essere mantenute in piena efficienza per i futuri sviluppi della

nostra economia e perché sia mantenuto ben alto il nostro prestigio di paese marinaro.

Solo attraverso la nave che batte bandiera italiana il nostro paese è conosciuto. Con la nave è un lembo della patria che raggiunge le zone, i porti più nascosti, i popoli più lontani dal territorio metropolitano, per cui è giusto affermare che ove è una nave italiana ivi è l'Italia. Per questo è molto importante avere una flotta di prestigio, non solo dal punto di vista politico ma anche per i naturali riflessi di carattere economico.

Ricordiamo quello che avvenne nel 1938: un nostro grande transatlantico, il Rex, solcava vittoriosamente l'Oceano conquistando il nastro azzurro, in gara con i colossi del mare del tempo, quali il Bremen e l'Europa, tedeschi, il Queen Elizabeth, inglese, il Normandie, francese. A parte l'orgoglio degli italiani, che videro la nostra bandiera vincere nella gara con le più grandi marine del mondo, ricordiamo che la maggior parte dei passeggeri di qualità, e anche gli americani, preferivano allora varcare l'Atlantico su navi italiane.

Non basta: avere navi di qualità significa dimostrare al mondo le possibilità della nostra tecnica costruttiva e, pertanto, avere facilmente commesse dall'estero per nostri cantieri navali. Il prestigio della marina da passeggeri si riverbera poi a tutto vantaggio dell'armamento da carico, che finisce anche esso per essere preferito.

Ecco perché noi siamo del parere che l'aiuto dello Stato debba equamente distribuirsi fra la costruzione delle grandi navi di prestigio e quella di navi da carico, secco e liquido.

Ma, chiusa la parentesi, torniamo all'argomento principale, e cioè alla situazione della nostra flotta mercantile.

Il mare non è un grande lago nel quale si muove solo la flotta di una nazione. Se così fosse potremmo contentarci, potremmo appagarci di una flotta costituita in massima parte da naviglio vecchio o tecnicamente superato. Ma il mare non è un lago: sugli oceani s'incontrano e si scontrano le navi di tutte le marine del mondo, in concorrenza tra loro. E, pertanto, non basta analizzare la composizione della nostra flotta (e più specialmente la distribuzione delle nostre navi per età); molto più importante è fare l'analisi comparativa con le flotte mercantili dei principali paesi marinari.

Gli Stati Uniti d'America, su 24.873.562 tonnellate di stazza lorda (sola flotta marittima) di naviglio mercantile, hanno, si, 590.632 tonnellate di naviglio oltre i 25 anni,

ma 445.682 entro i cinque e 18.733.656 dai cinque ai nove anni. Si tratta, dunque, di una flotta giovanissima.

Il Regno Unito, su 18.623.654 tonnellate di stazza lorda, ha 2.666.304 tonnellate oltre i 25 anni ma 3.891.962 entro i 5 anni e 6.388.809 dai 5 ai 9 anni.

La Norvegia, su 5.905.942 tonnellate di stazza lorda di naviglio complessivo, ha 2.457.273 tonnellate entro i 5 anni e 1.192.400 dai 5 ai 9 anni.

La Francia, su 3.637.853 tonnellate di stazza lorda, dispone di 1.140.133 tonnellate di naviglio entro i 5 anni e 1.130.280 dai 5 ai 9.

La Svezia, su 2.331.837 tonnellate di stazza lorda, ha 552.042 tonnellate entro 1 5 anni e 723.607 dai 5 ai 9 anni.

Come si vede chiaramente dai dati sopra riportati, ci troviamo di fronte a flotte costituite in massima parte da naviglio giovane e che continuano a rinnovarsi.

Ma oggi si affacciano minacciose all'orizzonte mondiale anche le flotte mercantili di due paesi vinti: la Germania ed il Giappone.

La Germania, nell'immediato dopoguerra, sembrava fosse quasi del tutto scomparsa dalla competizione. Ora possiede 1.397.604 tonnellate di stazza lorda di naviglio, del quale 499.218 tonnellate costruite entro i 5 anni. La Germania è potuta arrivare a tanto attraverso un razionale piano di ricostruzione navale, ancora in corso, distribuito in 9 programmi, che dovremmo imitare, e per il quale ha stanziato circa 1.600 milioni di marchi.

La marina nipponica dispone oggi di 2.787.163 tonnellare di stazza lorda di naviglio di costruzione recente; ed infatti 1.020.448 tonnellate sono di età dai 5 ai 9 anni e 1.063.497 entro i 5 anni.

Onorevoli colleghi, se teniamo presenti i dati esposti circa le marine straniere, e li mettiamo in confronto con quelli relativi alla nostra flotta mercantile, arriviamo alla dolorosa conclusione che la situazione è ormai talmente grave da richiedere urgenti provvedimenti di emergenza; provvedimenti non limitati nella portata e nel tempo ma di ampio respiro, tali da farci riprendere al più presto il posto in precedenza degnamente occupato.

Che cosa significa disporre di una marina giovane? Significa essere in condizioni ideali per battere la concorrenza straniera.

La situazione oggi è ben diversa da quella dell'anteguerra; è peggiorata e pertanto la concorrenza si fa e si farà presto sentire in

misura maggiore. I traffici marittimi sono rimasti quasi allo stesso livello, superano di poco 500 milioni di tonnellate di merci trasportate, mentre il naviglio complessivo mondiale è aumentato, passando da 67 a 90 milioni di tonnellate. Basta questo per dimostrare quanto dura sia oggi la lotta per superare la concorrenza estera

Avere una marina giovane significa più alta velocità, minore impiego di carburante, ecc., quindi possibilità di fare un servizio a costo minore e di ridurre i noli.

Il naviglio a costi marginali si troverà presto nella condizione di essere taglia o fuori dalla competizione internazionale. Per cui ad un certo momento non è tanto importante avere una flotta superiore per numero e per tonnellaggio complessivo a quella di altre nazioni, quanto avere un naviglio più moderno, di qualità migliore, tecnicamente più perfetto. Quando la misura dei noli scende, infatti, al di sotto del costo di esercizio, la quantità di naviglio navigante si riduce automaticamente, perché buona parte delle navi è costretta a rimanere ferma nei porti.

Subito dopo la guerra tutto andava bene. La maggior parte delle marine era stata decimata e, pertanto, di fronte alla grande richiesta, determinata dalla ripresa dei traffici mondiali, anche le « ciabatte » trovavano impiego e navigavano. Oggi la situazione è ben diversa. Gli altri lo hanno capito in tempo ed hanno provveduto con leggi razionali ed organiche, senonché mentre gli altri paesi hanno partecipato e partecipano alla grande competizione sulle auto da corsa, sulle Ferrari, sulle Maserati, noi abbiamo tentato e tentiamo di inseguirli con la ...bicicletta delle leggi tampone!

I dati tecnici comunicati confermano che abbiamo bisogno di rinnovare la nostra flotta per almeno due milioni di tonnellate di stazza lorda. Su questo non può esservi dubbio alcuno. Ma, fatto questo rinnovamento. potremo essere paghi?

Ecco che dall'esame del problema qualitativo passiamo all'altro, non meno importante, del problema quantitativo.

Se l'attuale flotta mercantile fosse rinnovata, ringiovanita, tecnicamente moderna, basterebbe essa al nostro fabbisogno? È necessario, prima di rispondere, porci ancora un'altra domanda, e cioè: qual è il nostro fabbisogno totale di navi mercantili?

Dico subito che in questa materia non si può porre un limite massimo assoluto; quanto più grande sarà il quantitativo di naviglio di cui potremo disporre, tanto meglio sarà. Un paese marinaro come il nostro non può, in questo settore, porsi aprioristicamente dei limiti in quanto deve tener conto della evoluzione mondiale del settore stesso, delle modifiche della situazione attuale, riguardino esse sia il tonnellaggio totale di navi sia il volume complessivo dei traffici.

Onorevole ministro, qualcuno ha parlato del suo come della cenerentola dei ministeri. Penso che il dicastero che ella ha l'onore e l'onere di presiedere costituisca invece uno dei più importanti per il nostro paese. L'unico campo i el quale noi possiamo oggi, infatti, pacificamente espanderci è proprio questo. Conquistare i traffici marittimi significa dare impulso alla nostra espansione culturale e commerciale, quindi spirituale ed economica.

Ecco perché non possiamo ulteriormente trascurare, nell'interesse superiore del paese, questo settore. Ed è doloroso che molti non abbiano ancora compreso questa grande verità, e mi riferisco ai precedenti governi e anche a molti parlamentari. I vari relatori degli anni decorsi sul bilancio della marina mercantile hanno fatto il loro dovere, come quest'anno lo ha fatto l'onorevole Mazza; mi riferisco alle relazioni degli onorevoli Angelini, Monticelli e Petrucci, che non hanno mancato di richiamare l'attenzione del Governo sul problema della vita e dello sviluppo della nostra marina mercantile. Quello che si è fatto, non vi è dubbio, è già qualche cosa, ma è poco o nulla di fronte a quanto si sarebbe dovuto fare.

Sappiamo che nel 1938 la situazione era molto più favorevole di oggi, sia per la consistenza e la composizione della nostra flotta, sia per la situazione generale del naviglio mondiale in rapporto al complesso dei traffici. Quantitativamente noi ci troviamo ancor oggi al sesto posto, dopo Stati Uniti, Regno Unito, Norvegia, Panama e Francia, ma mentre allora, con un tonnellaggio complessivo mondiale di 67 milioni di tonnellate, noi disponevamo del 5,1 per cento del totale mondiale, oggi, con un tonnellaggio complessivo di 90 milioni di tonnellate, siamo scesi al 3,6 per cento. Ce lo dice il relatore, ed è questa la prova decisiva che noi anziché procedere abbiamo fatto passi indietro.

Nel 1938, pure essendo la situazione migliore, il governo del tempo si preoccupò tanto di incrementare la marina mercantile da emanare quella legge Benni che, purtroppo, non poté raggiungere i propri obiettivi per il sopraggiungere della guerra.

Si dice, a tentata giustificazione, che il nostro è un paese vinto e che, pertanto, è quasi un miracolo l'avere raggiunto il tonnellaggio complessivo anteguerra. Ma anche la Germania ed il Giappone sono paesi vinti. E abbiamo visto i loro progressi. Ho già detto che la Germania ha predisposto un piano organico di ricostruzione e voglio aggiurgere come ha provveduto alla divisione e copertura dell'onere: gli aimatori sono stati gravati del 23 per cento del costo; pel 33,9 per cento possono ottenere crediti a huga scadenza. Il resto del costo è coperto: per il 14,5 per cento dall'E. R. P., per il 2,5 per cento dal fondo di disoccupazione (brillante esempio di investimento produttivo), per il 25,7 per cento dal fondo di ricostruzione.

Anche la Francia ha provveduto, con due leggi organiche, a ricostruire la propria marina; e dire che i suoi cantieri navali furono quasi integralmente distrutti! Noi ci siamo contentati (e qualcuno ancora osa proporre di continuare nel sistema) delle leggi tampone.

Ma torniamo alle domande che mi sono posto. Pur senza mettere un limite assoluto, guardiamo alla necessità relativa di aumento di tonnellaggio, guardiamo cioè al fabbisogno immediato. Io arrivo, sebbene per altra via, alle conclusioni del relatore e cioè che il tonnellaggio complessivo minimo del quale abbiamo in atto bisogno è di 4 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda.

Qualcuno sostiene che il tonnellaggio tolale della nostra marina mercantile dovrebbe esser tale da consentire l'assorbimento del nostro traffico, sia fra i porti nazionali che fra questi e quelli esteri; in sostanza il nostro fabbisogno di naviglio sarebbe commisurato dalla possibilità di trasporto totale delle merci che seguono la via mare sia per il commercio interno che per quello estero di importazione ed esportazione da e per l'Italia.

Non posso condividere tale tesi, che mi sembra non abbia nulla a che vedere col problema del fabbisogno. Si può infatti teoricamente concepire una marina che dia un apporto massimo all'economia del paese quasi senza foccare i nostri porti e senza occuparsi del nostro commercio interno ed estero, che potrebbe, eventualmente con maggiore convenienza, essere servito da marine straniere.

La questione consiste nel guardare non al volume dei traffici con l'estero ma all'aspetto valutario dei traffici marittimi.

Vi è un luogo comune e cioè che da tali traffici la nostra bilancia dei pagamenti ritragga un saldo attivo. In questo campo vi è molta confusione.

Guardiamo, infatti, particolarmente alla questione del traffico marittimo in rapporto all'entrata e all'uscita delle valute. All'attivo troviamo due voci: i pagamenti delle navi estere che toccano i nostri porti ed i noli netti ricavati dai nostri armatori per l'attività delle nostre navi all'estero. Anche al passivo troviamo due voci, e cioè la valuta che le nostre navi sono costrette a lasciare nei porti esteri per i loro rifornimenti e l'importo dei noli che vengono pagati al naviglio estero che serve il nostro commercio. Bisogna, pertanto, vedere quale è il bilancio delle valute, in entrata ed in uscita: ora, per l'anno 1952, troviamo all'entrata circa 160-165 milioni di dollari ed all'uscita circa 200-206 milioni di dollari. Siamo dunque, purtroppo, costretti a riconoscere che vi è un passivo valutario di circa 40 milioni di dollari. Né di ciò si può fare certamente colpa alla nostra marina mercantile, per merito della quale il deficit è appunto ridotto a soli 40 milioni di dollari attraverso l'apporto attivo che essa dà alla bilancia dei pagamenti.

Da talı considerazioni possiamo senz'altro ricavare quale sia per noi il fabbisogno minimo di naviglio. Esso corrisponde a un tonnellaggio complessivo tale da consentire di colmare la differenza valutaria a nostro danno. Ebbene, basta impiantare una semplice proporzione per ricavare che il programma minimo di costruzioni (perché almeno in questo settore possa essere raggiunto il pareggio della bilancia dei pagamenti) è di quattro milioni e mezzo di tonnellate. Programma minimo, ho detto. Ma, giacché si deve tendere al meglio, e cioè a far sì che il nostro traffico marittimo dia un saldo attivo in valuta, è necessario pensare anche ad un programma massimo (sia pure nel senso relativo anzi spiegato) in base al quale, per la nostra marina mercantile, si dovrebbe prevedere il raggiungimento di almeno 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Ora, abbiamo visto in precedenza che per il rinnovamento qualitativo del nostro naviglio abbiamo bisogno di sostituire due milioni di tonnellate di navi, in atto naviganti, con altrettanto naviglio nuovo e quasi nuovo. Per aumentare la consistenza quantitativa abbiamo bisogno ancora (programma minimo) di un altro milione di tonnellate. In totale, la nostra marina mercantile ha bisogno, al più presto, perché possa veramente arrecare un notevole apporto alla rinascita della economia nazionale, dando

anche un contributo non indifferente alla soluzione del problema valutario, di tre milioni di tonnellate di stazza lorda, da portare in prosieguo (programma massimo) a tre milioni e mezzo.

Come procurare e in quanto tempo tale quantitativo di tonnellate di navi nuove o quasi nuove? Voglio qui citare un giornale veramente tecnico, L'Avvisatore marittimo; in un articolo di un noto studioso di problemi marinari viene indicata una triplice via e cioè: o costruzione nei nostri cantieri, o costruzione in cantieri esteri, o acquisto di navi usate all'estero. S'intende che in quest'ultimo caso si deve pensare esclusivamente a naviglio di età inferiore ai 5 anni.

Ed ecco che nella mia esposizione si inserisce un altro grande problema: quello della crisi della industria navalmeccanica in senso lato e, in senso stretto, dei nostri cantieri navali.

In atto abbiamo, in Italia, 15 cantieri navali, fra grandi e medi, dei quali 9 controllati dallo Stato attraverso l'I. R. I.

Dei 15 cantieri, solo 12 si occupano di costruzioni di navi, perché uno si occupa esclusivamente di riparazioni e altri due sono stati o sono in via di trasformazione.

La potenzialità massima di produzione dei nostri cantieri è di circa 300.000 tonnellate all'anno. La mano d'opera occupata si aggira sulle 40.000 unità; quest'ultima cifra è venuta fuori in questa discussione e la accetto senz'altro.

In atto sono in lavorazione circa 300.000 tonnellate di stazza lorda di navi; si tratta, per la maggior parte, come si rileva anche dalla relazione Mazza, di navi cisterna, che vengono costruite in base ai benefici di cui alla legge 25 luglio 1952, n. 949. Fra un anno circa tali costruzioni saranno ultimate ed i nostri cantieri resteranno senza lavoro. Ed allora? Quale sarà la sorte della nostra industria navalmeccanica e quale quella delle maestranze?

S'inseriscono a questo punto gli altri due aspetti del problema (ai quali ho fatto riferimento al principio della mia esposizione) e cioè l'aspetto sociale e quello inerente alla difesa nazionale.

Quanto all'aspetto sociale, si è accennato, in quest'aula, al pericolo di disoccupazione quasi totale che si profila per i 40.000 operai navalmeccanici; ma io ricordo che ai 40.000 operai dei cantieri è necessario aggiungere i 12.000 addetti alle fabbriche di motori e i 15.000 delle industrie ausiliarie (arredatori, ausiliari di bordo, pittori, ecc.).

Nessuno ha poi accennato alla situazione di occupazione e di disoccupazione dei marittimi. Ebbene, in atto, i marittimi occupati sono circa 40.000, ma la gente del mare disoccupata, alla data del 1º settembre 1952, aumenta a ben 46.273 unità, compresi 2.609 ufficiali, con punte massime nei compartimenti marittimi di Genova, Napoli, La Spezia, Palermo, Bari e Venezia. I dati relativi alla disoccupazione della gente del mare sono sicuri anche perché ci vengono forniti dai nostri colleghi che hanno condotto l'inchiesta parlamentare sulla disoccupazione (e desidero, con l'occasione, rivolgere agli stessi, a qualsiasi settore appartengano, una parola di riconoscimento per l'opera veramente meritevole portata a termine).

Aggiungiamo alle cifre sopra ricordate i disoccupati della industria navalmeccanica e ausiliaria, che prudenzialmente possiamo considerare aggirarsi sulle 15.000 unità, ed avremo un totale, fra occupati e disoccupati delle due grandi industrie, la navalmeccanica e l'armatoriale, di circa 170.000 unità.

Questa è la grande massa di lavoratori che vive o dovrebbe vivere di tali attività industrialı. Ma, se consideriamo che ogni operaio ha almeno tre persone a carico (nel meridione la media è molto più alta e quindi la nostra cifra è solo largamente approssimativa), potremo avere una idea della situazione veramente tragica nella quale verrebbero a trovarsi centinaia di migliaia di italiani qualora il problema non venisse affrontato e risolto con la massima decisione. È un totale di 680.000 persone che vive e dovrebbe vivere sull'industria armatoriale e sulle altre connesse; e, se volessimo aggiungere anche, i pescatori, i 120.000 pescatori, con le loro famiglie (qui la consistenza familiare sale ad almeno 5 persone), arriveremmo ad una massa di circa 1.300.000 connazionali che vivono delle industrie del mare.

Ecco perché, a parte il problema economico, a parte il problema valutario, anche sotto il profilo sociale il dicastero della marina mercantile, che investe, con la sua azione, gli interessi dell'economia nazionale e quelli di una massa ingentissima di lavoratori, è da considerare fra i più importanti.

Lo Stato non può assistere impassibile a quanto si va svolgendo nè opporre mezzi inadeguati al pericolo gravissimo che si profila a breve scadenza.

Ma vi è, ho già detto, nei problemi che tratto, attinenza con quelli relativi alla difesa nazionale.

L'onorevole Romualdi, nel suo vigoroso intervento sul bilancio del Ministero della difesa, ha lamentato che in atto non abbiamo in costruzione alcuna nave per la marina da guerra, ha riconosciuto che la causa è da ricercare nella situazione deficitaria del nostro bilancio, ma ha affermato l'assoluta necessità, almeno. di mantenere in efficienza i nostri cantieri navali, che rappresentano la premessa indispensabile per la desiderata ricostruzione della nostra marina militare

Sempre nei riflessi della difesa, non posso non ricordare che la maggior parte delle nostre navi da carico non supera in atto le dieci miglia di velocità. Possiamo bene immaginare quale sarebbe, in caso di emergenza, la sorte di questo naviglio, tanto esposto. per la sua stessa lentezza, all'offesa ne-

Come vedete, onorevoli colleghi, tanti e tanti sono i motivi che debbono spingere il Governo ad affrontare e risolvere i problemi della nostra marina.

Tornando all'industria navalmeccanica, è necessario, a questo punto, esaminare le cause della crisi dei nostri cantieri, per cui le commesse dall'estero sono ormai ridotte quasi a zero ed i nostri armatori non possono passare ordinazioni se non quando vi è il materiale intervento dello Stato.

I motivi della crisi sono statı già ındıcati dall'onorevole Cafiero, e da altri colleghi che mi hanno preceduto nella discussione, e si sintetizzano nell'alto costo di produzione nazionale delle navi, specie se messo in raffronto con quello internazionale.

A tal proposito, desidero sottoporre alla Camera qualche esempio: circa due anni addietro il cantiere svedese Udevalla chiedeva, per la costruzione di una motocisterna di 10.500 tonnellate di stazza lorda (di portata pari. quindi, ad una T. 2), della velocità di 15 miglia, concedendo anche credito per il 50 per cento, 750.060 sterline. Ebbene, il prezzo lordo corrispondente, presso i cantieri italiani era allora di lire 2.800.000.000, cioè di circa 1.300.000 sterline.

Altro esempio: un nostro armatore ha commissionato ai cantieri navalı tedeschi avvalendosi di una particolare situazione derivante dal congelamento di nostri crediti all'estero per esportazione di prodotti ortofrutticoli, tre motocisterne di caratteristiche eguali a quelle della motocisterna offerta dal cantiere *Udevalla*; ebbene, le navi, gli sono costate circa 800.000 sterline ciascuna.

Dagli esempi di cui sopia deriva che il prezzo delle navi costruite nei nostri cantieri supera di circa il 40 per cento quello internazionale.

Ora, è stato giustamente rilevato che la differenza deriva soprattutto dall'alto prezzo dei materiali siderurgici.

Lo scorso anno il collega onorevole Petrucci, avvalendosi anche di uno studio tecnico dell'ingegner Loiacono, nostro concittadino, affermò, nella sua relazione al bilancio della marina mercantile, che il materiale grava sull'industria cantieristica per il 63 per cento, mentre il 37 per cento rappresenta l'incidenza delle altre spese. Si arriva, dunque, alla conclusione che, anche quando le altre spese di cantiere si riducessero a zero, il costo di produzione nazionale, solo per il maggior prezzo del materiale, verrebbe ancora a superare almeno del 3 per cento quello internazionale.

Fortunatamente, e ce lo dice anche il relatore, vi è un segno di ripresa: il prezzo della lamiera di acciaio è sceso, nel 1952, dalle lire 135 alle lire 113 il chilo, e si spera possa diminuire ulteriormente, con la piena attuazione del piano Schuman.

All'alto prezzo del materiale dobbiamo agguingere le spese generali eccessive, dovute da un lato ad una lavorazione inferiore al limite massimo di produttività (per cui le spese generali fisse gravano maggiormente sui costi unitari) e dall'altro alla produzione discontinua, cioè ai salti di lavorazione; è, questo, il problema del « volano di produzione » al quale accennava l'onorevole Cafiero. Ora, qui non ci troviamo nel settore agricolo, ove vige la la legge economica dei compensi decrescenti; qui siamo nel settore industriale, ove vige la legge opposta e cioè quella dei compensi crescenti (o dei costi decrescenti), per la quale legge naturale allorquando una impresa lavora con continuità e al massimo consentito dal proprio potenziale produttivo vede sensibilmente ridotto il costo di produzione.

Vı sono poı gli onerı fiscali assaı elevatı e l'imposta generale sull'entrata. Le categorie interessate, e l'onorevole Cafiero se ne è fatto portavoce in quest'aula, sostengono che, attraveso i vari passaggi, l'imposta generale sull'entrata viene a gravare per il 15 per cento sul costo del materiale. Forse questa cifra è esagerata, ma non possiamo dimenticare che il Ministero delle finanze ha riconosciuto che grava almeno per il 6 per cento. Facendo una media, per approssimarci quanto più è possibile alla realtà, arriveremo al 10 per cento, onere, evidentemente, molto gravoso. Vi sono, moltre, i dazi sui prodotti grezzi o semilavorati che vengono dall'estero.

Tutti questi carichi d'ordine fiscale impongono che siano estese a favore dell'industria navalmeccanica gli stessi provvedimenti adottati a favore degli esportatori, in quanto non si può negare che tale industria e quella armatoriale debbano essere considerate come attività di esportazione.

Altro fattore di crisi è rappresentato dall'alto costo del denaro. Anche l'industria navalmeccanica è, infatti, costretta a ricorrere al credito per poter fare fronte alle commesse. Qui il problema è molto più ampio e va oltre la mia trattazione, perché investe la grande questione dell'alto costo dei finanziamenti nel nostro paese, che danneggia tutta l'industria italiana e ne ostacola le possibilità di sviluppo.

Altro elemento che non ha consentito di ridurre i costi di produzione è rappresentato dalla mancata standardizzazione del prodotto da parte dei nostri cantieri navali – e questo è indubbiamente un torto degli armatori – in quanto la produzione quasi a serie di navi tipo avrebbe potuto avere sui costi influenza più che benefica; e ciò specie col moderno sistema della prefabbricazione, per il quale al vecchio metodo del bullonaggio si è sostituito quello della saldatura delle lamiere, che si tengono pronte per essere celermente montate.

In poche parole, fatto l'esame dei vari elementi che gravano sul costo (quelli che ho esposto e qualche altro che ho trascurato), si arriva alla conclusione che vi è una sola soluzione alla crisi dei cantieri navali: quella cioé dell'intervento materiale dello Stato che deve porre la nostra industria in condizione di fornire a prezzi non superiori a quelli esteri.

Che tale fine possa essere raggiunto con un unico intervento, e cioé gravandosi lo Stato dell'onere della differenza del costo, o con interventi varii diretti a ridurre i diversi elementi che sul costo gravano. è cosa secondaria.

Io sono per l'intervento unico, che è molto più semplice; sono per una legge organica con l'adozione delle quale lo Stato, gravandosi per un periodo di 10 anni della differenza fra il costo di produzione interno e quello internazionale, potrà dare all'industria navalmeccanica, per lo stesso periodo, possibilità di lavoro a pieno ritmo. L'offerta di navi a prezzo internazionale assicurerà, infatti, ai nostri cantieri, un notevole afflusso di commesse sia dall'interno che dall'estero.

Molteplici saranno i vantaggi: efficienza e possibilità di rinnovo degli impianti, via via che se ne presentasse l'opportunità; contributo alla riduzione del disavanzo valutario; sicurezza di lavoro continuativo per le maestranze in atto occupate; assorbimento della mano d'opera disoccupata nel settore navalmeccanico, ecc.

Qualcuno dei colleghi ha suggerito, come ho accennato, provvedimenti varii diretti a limitare i singoli elementi del costo; in realtà si tratterebbe, ini si consenta l'espressione contabile, di partite di giro.

Se lo Stato obbligasse l'industria siderurgica a fornire alla navale i materiali a prezzo internazionale, la differenza di costo graverebbe sempre sullo Stato essendo anche la prima controllata dallo Stato, attraverso l'I. R. I.

Se la pubblica amministrazione dovesse rinunciare a taluni gravami fiscali o ridurli, in realtà sarebbe lo stesso che continuare a percepirli nella precedente misura aumentando di pari importo il proprio intervento.

In sostanza si tratta solo di questione di metodo, di problema di scelta, che va risolto nel quadro della polifica economica generale.

Per altro, se, in seno all'invocata legge organica decennale, lo Stato si addosserà l'onere del costo per il 40 per cento, nulla vieta che in appresso, con altra legge, tale misura possa essere variata in relazione alle eventuali variazioni del rapporto fra costo interno e costo internazionale, in dipendenza di riduzioni intervenute nei singoli elementi del costo interno anche a causa dell'aumentato ritmo produttivo.

Ma tutto questo costituisce ancora un argomento a favore della legge organica, giacché i provvedimenti a singhiozzo spezzano la continuità del lavoro e quindi la riduzione dei costi, a tutto danno, come ho dimostrato, in definitiva, dello Stato.

Con la emanazione di un provvedimento della portata della richiesta legge decennale, la crisi dell'industria navalmeccanica potrebbe considerarsi superata; non si potrebbe però dire lo stesso nei confronti dell'industria armatoriale.

I problemi inerenti alle due industrie sono, infatti, praticamente e per una parte, connessi; ma non vi è dubbio che vadano studiati distintamente richiedendosi provvedimenti diversi a favore dell'una e dell'altra.

Uno degli errori del recente passato è stato proprio quello di confonderli troppo spesso, sì che le norme dettate a favore dell'industria navalmeccanica venivano considerate come automaticamente risolutive anche per quella armatoriale, e ciò in assoluto contrasto con la realtà, ben diversa.

A dimostrazione – ove ve ne fosse il bisogno – della diversità, sempre teorica, quasi sempre pratica, dei due ordini di problemi, ricordo che la Francia ha adottato provvedimenti per la ricostruzione immediata della marina mercantile mentre con altri provvedeva poi alla ricostruzione dei cantieri navali distrutti dalla guerra.

A questo punto, trattata a fondo la questione della crisi dell'industria navalmeccanica, e fatta questa precisazione preliminare, possiamo riprendere la esposizione riguardante la situazione della industria armatoriale. E, così come abbiamo fatto per la prima, esamineremo le cause della crisi dell'armamento, cioé della deficienza qualitativa e quantitativa del nostro naviglio mercantile.

Le cause si possono ridurre a due: la prima è costituita dell'alto costo di produzione nazionale, problema connesso alla situazione dei nostri cantieri, della quale mi sono ampiamente occupato; la seconda consiste nella grande difficoltà degli autofinanziamenti e dei finanziamenti derivante dalla mancata corresponsione dei danni di guerra agli armatori sinistrati e dall'alto costo del denaro. Il credito navale è, infatti, monopolizzato dall'I. M. I. ad un tasso d'interesse molto superiore a quello internazionale. L'I. M. I. pratica, infatti, un tasso dell'8-9 per cento, di fronte ad un tasso del 3-3,50 e mezzo per cento praticato dall'estero per il credito navale

Prima di addentrarmi nella questione del finanziamento desidero fare qualche osservazione su quanto normalmente si crede, e cioé che gli armatori siano stati molto avvantaggiati dallo Stato. Ciò è assolutamente inesatto e la voce è dovuta appunto alla confusione che di solito si fa con i provvedimenti a favore dei cantieri navali.

L'unico provvedimento a favore dell'armamento fu quello relativo al recupero di naviglio per 160.000 tonnellate di stazza lorda all'incirca.

Gli altri provvedimenti sono stati adottati a favore dell'industria navalmeccanica, non dell'armatoriale.

Ed infatti la legge 8 marzo 1949, n. 75, la cosiddetta legge Saragat (che, per altro, è solo un peggioramento del precedente progetto, elaborato dal professor Fea, docente di costruzioni navali all'università di Napoli, sotto il ministro Cappa), assicura in complesso contributi per un totale del 33 per cento del costo; siamo, dunque, almeno per il 7 per cento ancora al di sotto della differenza tra il costo di produzione italiano e quello straniero,

differenza che è, come abbiamo visto, del 40 per cento.

Quanto al finanziamento, la stessa legge n. 75, all'articolo 21, prevedeva la garanzia fino al 40 per cento del costo complessivo della nave, ma l'I. M. I. ha concesso, in media, solo il 25 per cento (mi pare che a questo problema abbia accennato anche l'onorevole Ducci), chiedendo inoltre la fidejussione bancaria (che fa aumentare il tasso) ed altre garanzie reali; in ogni caso e a parte la garanzia, il tasso d'interesse, superiore all'8 per cento, è molto gravoso e quasi insopportabile per l'industria armatoriale.

Resta dunque provato che la legge Saragat e la successiva legge 25 luglio 1952, n. 949, riguardante « provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione» (che si occupa, al capo VIII, di costruzioni di navi mercantili da carico liquido, e che riduce i contributi della legge n. 75 del 1949 a circa il 18-20 per cento, oltre a introdurre il sistema – senza precedenti – della gara per la riduzione del contributo), se hanno alleviato la crisi dei cantieri navali, non hanno arrecato alcun vantaggio agli armatori. L'una e l'altra possono considerarsi come leggi tampone dirette esclusivamente a favore dell'industria navalmeccanica.

Che cosa si può e si deve fare allora per risolvere il problema dell'industria armatoriale?

Abbiamo visto come sia assolutamente necessaria la costruzione di tre milioni di tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile entro un termine piuttosto breve; il trascorrere, infatti, di un lungo lasso di tempo finirebbe per tagliarci completamente fuori dalla lotta internazionale per l'accaparramento dei traffici, giacché le altre marine, che già si trovano in condizioni di vantaggio, continueranno intanto a costruire con ritmo intenso.

Dato ciò, il piano di ricostruzione della nostra marina mercantile non può andare oltre un termine massimo di 7-8 anni; e si tratta già di un periodo di tempo non troppo breve.

Mentre, dunque, per risolvere la crisi dei cantieri, ho prospettato la necessità di una legge che assicuri un ritmo pieno di lavorazione per un periodo decennale, il piano di ricostruzione e di rinnovamento della marina mercantile dovrebbe prevedere il completamento delle opere in un periodo minore di tempo.

Come è possibile mettere d'accordo questi due termini diversi ?

Ho già detto che la legge a favore dei cantieri navali produrrebbe automaticamente un aumento, e forse non indifferente, di commesse dall'estero; vi è inoltre da considerare che, nel periodo dei dieci anni, come è nelle ferme speranze della nostra parte, saranno passate anche commesse da parte della marina inilitare (è, infatti, tempo che si cominci a predisporre un piano di ricostruzione anche per la nostra marina da guerra).

Da tutto questo sorge che anche in un periodo di dieci anni la nostra industria navalmeccanica non potrebbe riuscire a dar corso a commesse interne per tre milioni di tonnellate; e d'altra parte, come ho già dimostrato, è necessario che la marina mercantile sia ben pronta ad affrontare e superare la concorrenza estera in un tempo minore.

Da ciò il Governo dovrebbe essere portato ad esaminare la possibilità, dal punto di vista dell'interesse nazionale, di consentire l'acquisto di navi nuove o quasi nuove (entro 5 anni di età) dall'estero, sempre che – ripeto – sia assicurato per dieci anni pieno ritmo di lavoro ai nostri cantieri. Ciò potrebbe anche essere utile nei casi in cui vi fossero da sbloccare nostri crediti congelati per esportazioni in altri settori. Si potrebbe, inoltre, tener conto della possibilità di forniture in compensazione e, in qualche caso, si potrebbe consentire agli armatori di usare per i pagamenti la valuta ricavata dai noli delle stesse navi acquistate.

È chiaro che tale problema, e quello dell'equilibrio delle commesse interne ed estere per lavorazioni nei nostri cantieri, nonché dell'eventuale precedenza da dare alle une o alle altre, rientra nella competenza del Governo e nel suo criterio discrezionale e responsabile, nel quadro della politica generale valutaria, economica e finanziaria da esso perseguita.

È chiaro che nel caso di acquisti all'estero lo Stato non dovrebbe corrispondere alcun contributo in capitale all'armatore (ché tali contributi riguardano solo la integrazione del costo di produzione a favore della industria navalmeccanica) ma potrebbe e dovrebbe accordare facilitazioni fiscali, e precisamente lo sgravio di quel 5,60 per cento che in atto pesa sulle importazioni navali (mi riferisco al 3 per cento di imposta generale sull'entrata, al 2 per cento di diritti amministrativi).

A proposito di commesse dall'estero vorrei ricordare quanto, con voce accorata, ebbe tempo fa a dire, in quest'aula, in sede di discussione sui bilanci finanziari, l'onorevole Lombardi, allorché accennò ad una certa commessa di navi che si voleva avanzare da parte della Cina. Non posso non condividere, da qualsiasi settore venga la osservazione, il principio che non si deve nulla tralasciare perché sia assicurato lavoro ai nostri cantieri e perché attraverso ordinazioni dall'estero si possa avvantaggiare la nostra bilancia dei pagamenti. Nel caso specifico il ministro del commercio con l'estero del tempo commise un grave errore a danno dell'economia del paese nel lasciar cadere la possibilità della commessa.

Quando si tratta dell'interesse nazionale non ci si deve fermare ad assurde discriminazioni di carattere politico. Noi dobbiamo guardare solo ai nostri interessi. Seguiamo l'esempio che ci viene dall'Inghilterra, la quale non guarda tanto per il sottile quando si tratta di esportare i propri prodotti e di conquistare nuovi mercati, anche se ciò è in contrasto con accordi internazionali che essa dovrebbe rispettare almeno quanto noi.

Tornando all'industria armatoriale, risulta chiaro da quanto ho esposto come anche in questo campo sia più che assurdo parlare ancora di leggi tampone.

È necessaria una legge, anch'essa organica e pluriennale, che risolva una buona volta il problema del finanziamento, che deve essere assicurato ad un tasso di interesse non superiore al 3,50 per cento, cioè al tasso internazionale.

Qui è necessario un altro intervento dello Stato, che deve sopportare l'onere della differenza fra il tasso interno e quello internazionale, salvo ad esaminare, tenendo presente la situazione generale sia dal punto di vista economico che valutario, se convenga o meno consentire agli armatori di avvalersi di prestiti esteri, concedendo la propria garanzia. Se sia preferibile l'una o l'altra soluzione, o l'adozione parziale dell'una e dell'altra insieme, è problema che va studiato dal Governo, che possiede ogni elemento di giudizio, in sede di preparazione del disegno di legge.

Una sola cosa è certa: che il problema del finanziamento ad equo tasso di interesse, che darà la possibilità all'industria armatoriale di completare in sette-otto anni il piano di ricostruzione, deve essere affrontato dallo Stato senza ulteriori remore.

Onorevole ministro, 10 mi auguro che ella vorrà legare il suo nome alla vera rinascita della nostra marina mercantile. Da tutti 1 settori viene la richiesta di una legge organica che è necessaria, come ho detto, sia per risolvere la situazione dei cantieri navali sia per

legislatura 11 — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

risolvere la crisi, che possiamo già considerare in atto, dell'industria armatoriale.

Presenti questa legge, anche se imperfetta. Potremo discuterla in Parlamento, migliorarla, perfezionarla; dagli sforzi congiunti del Parlamento e del Governo verrà certamente fuori qualche cosa di buono per la nostra economia, per i nostri lavoratori.

Non metta i nostalgici in condizione di dire che l'unica legge organica emanata in questa materia, in Italia, è stata la legge Benni del 1938 e, conseguentemente, di affermare che l'unico governo capace di fare una politica marinara lungimirante e di ampio respiro è stato quello del quale faceva parte il ministro Benni.

Si mettano tutti in condizione di riconoscere che anche lei ed il suo Governo avete avuto una visione chiara dell'avvenire marinaro della nostra terra, e risolto finalmente i gravi problemi della marina mercantile: saremo tutti lieti di applaudirvi, come abbiamo in quel tempo giustamente applaudito.

L'onorevole Mazza, nella sua relazione, ci ha dato qualche speranza. Ha fatto un cenno a studi compiuti presso il Ministero e ad un provvedimento legislativo in gestazione. Ella, onorevole ministro, è stato, da sottosegretario, il presidente della commissione che il problema ha studiato e la soluzione, ha predisposto. Oggi ha l'onore e l'onere di stare al posto di massima responsabilità nel settore della marina mercantile. A lei, che ha preparazione ed energia, il compito di passare all'azione, di realizzare.

Noi, deputati di tutti i settori, le saremo vicini in quest'opera, perché possa alfine essere risolta la situazione nella quale versano due delle più importanti nostre industrie, e perché si ponga fine all'attesa angosciosa di decine di migliaia di lavoratori.

Basta con le leggi « a singhiozzo »: i risultati odierni, e cioè la marina mercantile prossimamente in crisi e l'industria navalmeccanica in pericolo, indicano chiaramente quale sia la nuova strada da battere.

E passo brevemente al problema dei porti. In questo settore dobbiamo, con onestà, riconoscere che qualche cosa di buono si è fatto. I porti erano stati quasi completamente distrutti dai bombardamenti e i lavori di ricostruzione sono stati portati avanti con una certa rapidità.

È necessario solo perseverare. Richiamo a tal proposito l'attenzione del Governo sulla questione dei fondali, specie in considerazione della evoluzione della tecnica produttiva che tende verso navi di sempre maggiore pescaggio. A Trieste è stata costruita una nave cisterna di 30.000 tonnellate di portata, e all'estero un'altra, la *Tina Onassis*, di 45.000.

I fondali dei porti debbono essere tali da rispondere non solo alle attuali esigenze ma a quelle eventuali future; quindi necessitano di pulitura (della quale parecchi dei nostri porti hanno bisogno) ma anche di escavazioni.

L'onorevole ministro potrebbe osservare che quanto ho detto, e anche parte di ciò che sto per dire, non rientra nella competenza esclusiva del suo dicastero; ciò, è fuori dubbio, entra nella competenza di più ministeri, ma io intendo in questo momento prospettare la necessità di alcuni provvedimenti non ad un solo ministro, ma a tutto il Governo.

È moltre da tener presente un altro grave problema, quello del miglioramento razionale dell'attrezzatura tecnica dei nostri porti, anche al fine di ridurre il costo di imbarco e di sbarco delle merci, che non è indifferente.

Non tutti i porti di una certa importanza sono in condizione di apprestare il servizio di bunkeraggio (a titolo di esempio ricordo che ne sono ancora sforniti i porti di Civitavecchia e di Palermo); di guisa che, se una nave stramera in arrivo ha bisogno di nafta, spesso è costretta ad attendere due giorni per fare il rifornimento. La conseguenza è che talune navi straniere preferiscono non attraccare nei nostri porti, con danno evidente per il nostro bilancio valutario.

Desidero ancora richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera sulla necessità che si intensifichi la costruzione di porti pescherecci e di porti rifugio e che si migliorino quelli esistenti.

Nell'interesse dell'economia nazionale è desiderabile che la trasformazione della marina da pesca, da velica in meccanizzata, sia incoraggiata ed affrettata quanto più è possibile. Presupposto necessario è la esistenza di numerosi porti pescherecci lungo il litorale.

Porti pescherecci e porti rifugio daranno anzitutto impulso all'industria peschereccia sia per la cennata spinta alla trasformazione del naviglio, sia per la maggiore possibilità, per le barche, di allontanarsi dagli approdi verso zone più pescose, data dalla certezza di poter trovare ricovero vicino in caso di fortunali improvvisi; ma daranno, soprattutto, sicurezza agli equipaggi che, purtroppo, pagano annualmente un triste tributo di vite umane.

Connesso a quello dei porti, ma d'ordine sociale, è il problema dei portuali.

Per questi lavoratori, associandomi al relatore e a qualche altro collega che mi ha preceduto, raccomando la urgente presentazione del disegno di legge per l'ente di assistenza, che dovrebbe funzionare al più presto, e l'emanazione di provvidenze atte ad avviare al lavoro i disoccupati, specie via via che il progresso tecnico dell'attrezzatura portuale renderà più difficoltoso per loro trovare utile impiego.

Quanto alla gente del mare, è necessario indire al più presto i corsi di qualificazione perché si possa disporre sempre più di personale specializzato. Il naviglio moderno richiede, infatti, un maggior numero di specialisti rispetto a quello di vecchia costruzione.

Ci auguriamo che, con l'aumento del tonnellaggio complessivo della nostra marina mercantile (conseguenza logica degli invocati provvedimenti), la maggior parte dei marittimi disoccupati possa essere imbarcata e trovare lavoro continuo, di guisa che il sistema degli avvicendamenti, che fa di tutta la gente del mare una categoria di quasi disoccupati, possa a sua volta essere gradualmente abbandonato.

Raccomando all'onorevole ministro di sollecitare il varo dell'annunciato provvedimento di modifica delle norme sul trattamento di pensione e la definizione della questione relativa al contributo del Tesoro alla previdenza marinara.

E passo all'industria peschereccia.

È perfettamente inutile ricordare in questa sede l'importanza notevole della pesca nel quadro della nostra economia. Basterà segnalare che nel solo anno 1952 abbiamo importato ben 24.698 milioni di lire di pesci secchi, salati, affumicati e preparati.

Sorge evidente da tale cifra la necessità di potenziare la piccola e la grande pesca e di proteggere la nostra industria conserviera, spesso in crisi. Con troppa facilità, anche di recente, sono stati concessi permessi d'importazione in compensazione con altri prodotti. Si è dimenticato che non si può né si deve, per aiutare un settore produttivo, danneggiarne un altro. È opportuno limitare al minimo, e cioè a quanto è strettamente indispensabile per l'alimentazione, i permessi d'importazione dall'estero e proteggere, in ogni caso, coi dazi il nostro prodotto, perché non sia battuto sul terreno della concorrenza.

È assurdo, e mi riferisco ad un problema che riguarda l'industria conserviera della mia Sicilia, che proprio nel momento in cui tale settore industriale si trovava in crisi, si sia sancito, per la prima volta, l'obbligo del pagamento di un diritto di monopolio sul sale impiegato nell'Isola per la salazione del pescato, quando il prodotto varca lo stretto. La prego, onorevole ministro, di sollecitare l'abolizione di tale assurdo, in quanto se la Sicilia non è sottoposta a monopolio sul sale è proprio perché centro di produzione. Si tratterebbe di insistere con l'onorevole ministro delle finanze per la revoca dell'articolo 14 delle legge 11 luglio 1952, n. 1641.

Ho parlato di potenziamento e di incoraggiamento della grande e della piccola pesca. Vanno adottati provvedimenti intesi ad incoraggiare la pesca oceanica; si pensi che, in atto, di fronte ad una importazione di 60.000 tonnellate di stoccafisso, la nostra produzione raggiunge appena le 1.800 tonnellate.

Quanto al credito peschereccio, l'onorevole Semeraro ha parlato di un fondo necessario di 300 milioni. Penso, invece, che solo per la piccola pesca sia appena bastevole uno stanziamento di 500 milioni.

Anche qui è da ripetere quanto è stato detto per l'industria armatoriale, e cioè che il tasso d'interesse non deve essere eccessivo. Non dovrebbe superare il 3,50 per cento. Da ciò la necessità che vi sia il concorso dello Stato, che deve sopportare l'onere del tasso eccedente.

Sempre a favore della pesca, segnalo alla attenzione del Governo la opportunità di estendere a tutto il naviglio da pesca, senza discriminazioni (antisociali) di tonnellaggio, l'applicazione delle maggiorazioni dei contributi di ammortamento ed integrativo, in atto previsti dalla legge n. 348, del 12 maggio 1950, a favore dei soli motopescherecci superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda.

Altro problema che si agita da anni e che, purtroppo, non ha potuto ancora trovare adeguata soluzione è quello riguardante la vigilanza sulla pesca di frodo.

Non da oggi i poveri pescatori, in ogni riunione, in ogni congresso, segnalano la necessità della difesa del patrimonio ittico nazionale, che costituisce la fonte unica del loro misero reddito familiare. Sembra impossibile, ma è proprio vero, che non si siano potuti stanziare 150 milioni per l'acquisto di 30 motolance da dare in dotazione alle nostre capitanerie di porto per la repressione della pesca di frodo. Ed intanto si continua, in barba alla legge, a pescare con gli esplosivi, con l'avvelenamento di zone costiere, ecc., venendosi così gradualmente a compromettere l'ittiofauna delle nostre platee litoranee. Mi auguro, onorevole ministro, che questi 150-200 milioni siano finalmente

trovati, di guisa che una vecchia aspirazione dei nostri pescatori, i quali, in definitiva, chiedono solo l'osservanza della legge da parte di tutti, sia accolta.

Sono perfettamente d'accordo circa la necessità di potenziare le cooperative di pescatori. Bisogna però dare alle medesime un contenuto concreto, affidando ad esse la gestione dei mercati ittici di produzione e di consumo (questi ultimi potrebbero essere affidati a consorzi di cooperative), facilitando gli acquisti collettivi, facendone delle intermediarie per il piccolo credito peschereccio, ecc.

A tale proposito, mi permetto di ricordare che il Senior vedeva nel sistema di distribuzione del ricavato del pescato fra il proprietario e la ciurma una forma quasi di mezzadria. La verità è che la barca da pesca è il più vecchio esempio di economia socializzata, di economia associata. Sulla barca non vige, infatti, il sistema del salariato. Ecco uno dei motivi per cui le cooperative pescherecce meritano tutto il nostro appoggio.

Passando dalla pesca ai pescatori, raccomando all'onorevole ministro di portare la sua attenzione sulla questione degli assegni familiari, che debbono essere pagati regolarmente, non in modo saltuario, come oggi avviene, e senza alcuna decurtazione ingiustificata.

È necessario, infine, provvedere alla emanazione di una legge previdenziale a favore di tutti i pescatori. Ai vecchi lavoratori della pesca si deve assicurare, in tarda età, una pensione che consenta loro di vivere quando le forze vengono meno. Il relatore accenna, a tale proposito, alla difficoltà, mancando la base contributiva, di procedere alla capitalizzazione necessaria per la corresponsione delle pensioni.

Onorevole ministro, la soluzione del problema è molto facile. È solo questione di buona volontà. Basterà inserire nel disegno di legge l'obbligo di un piccolo sovraprezzo sul pescato, da corrispondere sia nei mercati di produzione che nei mercati di consumo, da destinare esclusivamente alla costituzione dei fondi necessari per la corresponsione delle pensioni.

È evidente che tale sovraprezzo dovrebbe essere di misura diversa secondo che si tratti di pesce di bassa qualità o di pesce di pregio, che va consumato dalle categorie più abbienti. Tale sovraprezzo graverebbe in misura lievissima sulle due classi di consumatori ma darebbe finalmente il modo di risolvere un annoso problema, dando così serenità di

vita a migliaia di lavoratori che tanto hanno meritato dalla patria, in pace ed in guerra.

Affronti anche questo problema, onorevole ministro, ricordando che la miseria di questa categoria trova riscontro forse solo in quella dei poveri minatori della mia terra.

Ultimo problema è quello delle case per i pescatori.

Abbiamo appreso con sodisfazione che l'apposito istituto ha già ottenuto fi anziamenti per oltre mezzo miliardo ed ha iniziato la costruzione delle prime case. Mi auguro non siano dimenticati i pescatori del meridione e delle isole.

Passo all'ultimo argomento, onorevoli colleghi: a quello di una sana propaganda per la formazione, o meglio per il risorgere, di una coscienza marinara nel nostro paese.

È inutile che io spenda molte parole per dimostrare tale esige...za. Bisog ia che gli italiani, tutti gli italiani, specie quelli che abitano in zone lontane dal litorale, conoscano ed amino il mare. Se i monti danno il senso dell'elevazione, il mare dà il senso dell'infinito; gli uni e l'altro confinano col cielo e avvicinano le anime alla maestà del Creatore.

Io le faccio alcune proposte concrete, onorevole ministro.

È necessario riprendere talune iniziative del passato aggiungendone altre.

Tutti ricordano le crociere estive per avanguardisti, a suo tempo organizzate dall'Opera nazionale Balilla: era una iniziativa tanto bella, che portava i giovani ad amare non solo il mare ma anche la vita sul mare, vita di ardimento e di bontà. Riprendiamo tale iniziativa, sia pure con diverso nome; istituiamo le crociere estive per studenti medi. Viaggiare significa aprire l'animo alle più grandi cose ed arricchire la cultura.

Occorrerebbe organizzare, inoltre, crociere per operai nel periodo delle ferie. E sia il prezzo dei viaggi minimo, limitato al puro costo, dato lo scopo che essi si prefiggono e l'importanza che avrebbero per gli stessi armatori, i quali debbono augurarsi che tutti gli italiani abbiano una salda coscienza marinara. Per i più meritevoli, studenti ed operai, la partecipazione alle crociere dovrebbe essere gratuita attraverso buoni-premio da istituire, per i primi dal Ministero della pubblica istruzione, per i secondi dalle stesse grandi industrie, le quali certamente non risentirebbero un aggravio di costo per il dono a pochi operai di un viaggio premio, che sarebbe tanto gradito dai lavoratori.

Altra iniziativa dovrebbe consistere in un concorso nazionale, annuale, tra studenti

medi per i migliori racconti di soggetto marinaresco. Premi previsti: partecipazione gratuita ad una crociera.

Vi sono poi due grandi mezzi moderni di propaganda da non trascurare: il cinema e la radio. Bisogna incoraggiare la produzione e la proiezione di documentari sul mare, sulla vita marinara, sulla pesca; sollecitare un programma settimanale di radioaudizioni e televisivo dedicato alla marina; organizzare, ogni anno, la «giornata del mare».

Per la prima manifestazione, che mi auguro possa aver luogo al più presto, mi permetto di fare una proposta: iniziamo la serie con una cerimonia che ricordi l'olocausto degli uomini della marina mercantile che, in gara di silenzioso eroismo con gli equipaggi della marina militare, si inabissarono nei flutti, durante la guerra, al servizio dell'Italia. La bandiera della marina mercantile è già decorata di medaglia d'oro al valor militare; sia ora concessa la croce di guerra alle bandiere delle compagnie che hanno perduto naviglio in guerra, a ricordo dei gloriosi Caduti delle compagnie stesse.

Ultima proposta: la istituzione di cattedre di economia marittima presso le facoltà di economia e commercio, di scienze sociali, di giurisprudenza. I problemi della marina non sono solo di carattere tecnico; investono vasti settori della economia, ed è bene che in un paese come il nostro vengano segnalati alla particolare attenzione degli studiosi.

Ho finito, onorevoli colleghi e onorevole ministro.

Auguro all'Italia che la nostra marina mercantile possa al più presto tornare all'antica dignità superando le vette già raggiunte in passato.

Il mare, per la nostra nazione, come ho già detto in principio, costituisce oggi la via più breve e meno irta di ostacoli per dare respiro alla nostra espansione culturale ed economica.

Sono soprattutto le navi che portano, con la nostra bandiera, ai connazionali all'estero il sorriso della patria lontana. Siano sempre più numerose, più potenti, più belle, perché tutti sentano, perché tutti vedano, in esse, la grandezza e la luminosità della nostra terra dalle più pure tradizioni marinare, che vanno dai navigatori, geniali scopritori di nuovi continenti, alle quattro repubbliche che seppero congiungere con i loro vascelli l'oriente all'occidente, segnando le vie del commercio, fondando fiorenti colonie e centri dı civiltà.

La prego, infine, onorevole ministro, di tener presente, nella sua quotidiana fatica, come dovremmo tenerla presente noi parlamentari, ad ammonimento ed a sprone, la massima di un grande italiano, oggi nel regno delle ombre, in quello spazio quadrimensionale ove, al cospetto della maestà di Dio, non vi è posto per gli odî e per le misere passioni di parte: «L'avvenire d'Italia è stato e sarà sempre sul mare »! (Vivi applausi a destra — Molte congratulazioni).

PRESIDENTE. L'ultimo iscritto a parlare è l'onorevole Troisi. Poiché non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Dichiaro pertanto chiusa la discussione generale.

La seduta è sospesa sino alle 16.30.

(La seduta, sospesa alle 14,30, è ripresa alle 16,30).

Presidenza del Vicepresidente LEONE

Commemorazione dell'ex senatore Celeste Bastianetto.

GATTO. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ieri, alle 18, è morto in Venezia il senatore Celeste Bastianetto. È veramente una fiamma di bontà che si è spenta con lui. Nato a San Donà di Piave, nel 1899, egli partecipò giovanissimo alla prima guerra mondiale. Era allora ancora studente liceale. Tornò a casa con una gravissima mutilazione (era grande invalido) e con una medaglia di bronzo: tornò a casa anche con lo spirito deciso a partecipare nel nome dell'ideale cristiano alle battaglie del bene pubblico, dove impresse sempre, anche nei momenti più duri, un suo profondo senso di bontà e dove era animato da un suo ottimismo che lo faceva veramente benvolere da tutti, dai suoi amici e dai suoi avversari.

Giovanissimo ancora, egli militò nel partito popolare. Fu deputato provinciale di Venezia e consigliere della cassa di risparmio. Nel mondo delle organizzazioni cattoliche svolse una gran parte della sua attività. Si può dire che gran parte della sua vita fu spesa in questo grande apostolato. Fu uno dei fondatori della «Fuci » e fu dirigente dell'Azione cattolica di Treviso e di Venezia. Ebbe anche la sodisfazione di veder riconosciute queste sue attività e di veder premiata la sua vita costantemente tesa in questa battaglia, venendo nominato Cameriere segreto di cappa e spada di Sua Santità. Laureato in legge, fu avvocato,

avvocato buono, onesto; fu veramente un caro collega per tutti noi. Gli amici sanno quanto egli era buono. Chi per tanti anni, come me, ha esercitato la professione e la esercita tuttora a Venezia sa quanto bene gli avvocati volessero all'avvocato Celeste, sempre cosi buono, così allegro, così pronto a fare delle cortesie, a fare un'opera buona. Fu anche membro del Consiglio superiore forense.

Lo spirito di entusiasmo che lo animò nella prima guerra mondiale e gli stessi idealiper cui allora combattè, ce lo fecero nuovamente ritrovare accanto nella lotta clandestina. Anche qui egli portò sempre, insieme con una nota di incitamento e di bontà, quello spirito sereno che gli faceva vedere le cose sotto un aspetto che lo portava ad operare e incitava gli altri a operare. In quella occasione il suo studio si trasformò veramente in un ritrovo, dove spesso tutti ci ritrovavamo, uomini di tutte le tendenze, di tutti i partiti. E veramente con lui passammo insieme dei pericoli, ma passammo anche delle giornate che non potremo facilmente dimenticare. Arrestato, tremammo per lui e per alcuni giorni credemmo veramente che la sua situazione fosse disperata. Poi fu scarcerato; dovette nascondersi. Nell'aprile del 1945 lo volemmo viceprefetto di Venezia del Comitato di liberazione nazionale, lo rivedemmo nuovamente al suo posto insieme con l'onorevole Olivero, che già sedette in questa Camera: e sempre più con quella sua nota di bontà, quel suo cercare di prodigarsi per tutti coloro che ricorrevano a lui, ebbe nuove toccanti possibilità di espressione.

Consigliere comunale di Venezia, sindaco di San Donà di Piave, deputato alla Costituente, senatore della prima legislatura della Repubblica, ovunque egli portò la sua attività, profuse la sua bontà.

Ci piace qui ricordare la sua passione per tutto ciò che era ideale di bontà, di pace, di grandezza, la sua passione per l'Europa unita, che lo fece essere veramente uno dei paladini di questa nobile idea. Era anche membro del Parlamento di Strasburgo. A San Donà di Piave, di cui per vari anni fu sindaco, ha lasciato opere che non saranno dimenticate.

Voglio soprattutto ricordare la sua attività per ottenere l'ospedale di quella città, opera che veramente onora Celeste Bastianetto. Non dimenticata sarà la sua attività parlamentare, specie dai più umili, dai pescatori e dai pensionati.

Ora egli non è più tra noi. È stato stroncato da una malattia improvvisa, dopo però che già da circa due anni il suo corpo non aveva più la vitalità di prima per conseguenze insorte dalle mutilazioni gravissime che aveva subito durante la guerra. Dopo la campagna elettorale del 1951 queste si erano fatte sentire improvvisamente nel suo fisico e per due anni non fu più in grado di esercitare la sua attività con quella stessa tenacia che invece il suo spirito avrebbe desiderato, perché, anche fiaccato nel corpo, egli aveva sempre uno spirito giovanile ed era pervaso da un senso di ottimismo che lo faceva cercare di agire, di fare qualcosa, se non altro di dire ancora a noi una parola buona e d'incitamento quando proprio ormai più le forze non lo sostenevano.

Una paralisi cerebrale lo ha colpito venerdì scorso e ieri sera alle 18 Celeste, l'amico carissimo, l'amico buono, non era più. Ha lasciato la moglie angosciata e 9 figli in una situazione economica che preoccupa. È questa una questione che bisognerebbe vedere: tanti uomini che hanno onorato questo Parlamento italiano e che indubbiamente sono stati stroncati anche dalla fatica di questa nostra vita, quando vengono a mancare, lasciano spesso le loro famiglie in condizioni che non possono non preoccupare e non far pensare alla necessità di un rimedio!

Non solo la buona cara sua sposa e nove figli ha lasciato dolenti, ma ha lasciato dolenti tutti, senza nessuna distinzione, amici ed avversari, perché tutti eravamo amici di Bastianetto: anche coloro che militavano in altri partiti erano, come noi, amici suoi: tutti gli volevamo bene, perché non era possibile non voler bene ad un uomo che non ha avuto nella vita altro ideale che quello di spandere attorno a sé una parola di bontà, di far sentire che in questa aiuola che ci fa tanto feroci esiste la bontà!

Prego la Camera di mandare alla famiglia straziata, alla moglie e ai figli il senso del nostro vivo cordoglio, e sento che in questo momento a Venezia, nel nostro Veneto, si è spenta veramente una fiamma, che era una fiamma di bontà!

GIANQUINTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANQUINTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo comunista si unisce al lutto, salutando con profondo rispetto la memoria del caro collega scomparso che fu avversario leale ed onesto. Mi consenta, signor Presidente, di esprimere anche il mio personale rimpianto perché, nonostante i gravi e profondi contrasti politici, noi eravamo legati da sinceri sentimenti di amicizia sorti da una lunga consuetudine di vita forense ed anche da una lunga consuetudine di lotta

antifascista. Era un fanciullone ed è morto veramente in povertà.

Alla sua affettuosa compagna, ai suoi figliuoli, al suo partito, i comunisti porgono condoglianze sincere ed anche fraterne.

MACRELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Onorevoli colleghi, a nome mio personale e a nome dei miei amici repubblicani, rivolgo un pensiero che vuole essere un ricordo di Celeste Bastianetto, ricordo di un uomo che ha lasciato in mezzo a noi un esempio di virtù, di coraggio e di onestà.

Grande mutilato della guerra, egli aveva portato la sua passione non soltanto nel partito politico nel qule militava, ma in mezzo alla grande famiglia dei combattenti. E io devo ricordare un episodio che innalzò Celeste Bastianetto al disopra delle piccole o grandi contese, al di sopra della tumultuosa vita politica del nostro paese.

Discutevamo al Senato la legge per le pensioni di guerra. Fu Celeste Bastianetto, con la sua parola che proveniva dal suo grande cuore, a unire tutti quanti, uomini di ogni fede e di ogni settore. E ricordo che quando egli per ultimo prese la parola, fu una commozione che pervase il nostro cuore e il nostro spirito. A un certo momento gli si troncò la frase, perché un singhiozzo impedì che egli continuasse in quella che era l'esaltazione di coloro che avevano sacrificato la vita per una grande idea di giustizia e di libertà. E da tutti i banchi del Senato si levò il saluto, starei per dire, forte, tumultuoso anche. Tutti fummo in piedi a salutare questi combattenti che avevano sul corpo i segni di ferite gloriose. Lo ricordiamo. Alla sua memoria va il nostro saluto; alla famiglia, alla vedova e ai nove bambini lasciati, tutta la nostra angosciosa solidarietà.

BERLINGUER. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER. Il gruppo socialista si associa con profonda e sincera commozione alle parole di cordoglio e di rimpianto per la scomparsa del collega Bastianetto. E vorrei aggiurgere qualche parola, non dico a titolo personale, ma per la funzione che io ho di difensore dei pensionati assieme a tanti altri che anche in quest'aula sono sensibili ai problemi angosciosi di questa categoria. Ricordo l'episodio che è stato rievocato dallo onorevole Macrelli. Lo ricordo perché esso è testimonianza non soltanto del grande spirito generoso dell'onorevole Bastianetto, ma anche della sua saggezza.

Al Senato si era in un momento di estrema tensione. Attorno a palazzo Madama, nella notte, si assiepavano i mutilati, gli invalidi di guerra, i vecchi genitori dei caduti, le vedove e gli orfani. Essi passarono la notte distesi sul lastrico in attesa che noi decidessimo la loro sorte con la legge sulle pensioni. Gli spiriti erano tesi, vivaci erano i contrasti. Ma quando si levò a parlare Bastianetto, un'atmosfera di simpatia e di ammirazione circondò quest'uomo e dalle sue parole venne non soltanto, amico Macrelli, un appello alla concordia attorno ai mutilati, agli invalidi e ai congiunti dei caduti, ma anche la proposta di una soluzione saggia che ci trovò tutti concordi.

Vorrei aggiungere, perciò, che noi parlamentari non dimenticheremo mai Bastianetto, ma soprattutto non lo dimenticheranno quei mutilati e invalidi, quei superstiti dei caduti di guerra che egli ha così strenuamente difeso.

LUCIFERO. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Per noi che abbiamo lavorato insieme con Celeste Bastianetto in Senato, per me particolarmente che per cinque anni ho lavorato al suo fianco nella Commissione degli esteri del Senato, la notizia non giunge inattesa, e forse per questo ci colpisce ancor più profondamente. Perché egli sapeva, noi sapevamo, che il suo destino era segnato. Forse per questa consapevolezza che egli aveva delle ore ormai contate della sua vita, egli riuscì sempre ad allontanare dalla sua azione di uomo politico e di uomo di partito ogni spirito di fazione e di parte.

Fu ovunque un elemento di distensione. In Commissione, in aula, a Strasburgo, ove rappresentava l'Italia, egli portava sempre la voce di questa sua consapevolezza che si tramutava in una infinita bontà. Raramente, come nei numerosi interventi che egli fece, come nelle numerose relazioni che stese (egli era un relatore permanente della Commissione degli esteri del Senato!), si vide così impellente, così urgente il senso della necessità della comprensione umana, della tolleranza, della bontà, della distensione.

Per queste sue qualità, molto spesso, la sua opera andò al di là di lui stesso, come forse oggi, nel dolore di tutti coloro che lo conobbero, che lo apprezzarono, che furono influenzati da questo suo temperamento, si ripete e si rmnova questo desiderio accomunante di bontà umana.

Il gruppo dei deputati monarchici si unisce al lutto del Parlamento italiano per la perdita di un uomo che fu coefficiente così

utile di unione e di distensione, e si associa alle condoglianze che saranno inviate a nome della Camera alla sua famiglia.

MIEVILLE. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIEVILLE. Il Movimento sociale italiano si associa alle parole di profondo cordoglio che sono state pronunciate da tutti i settori alla memoria del collega Bastianetto e si inchina reverente al grande soldato che egli è stato. Prego i colleghi della circoscrizione del Veneto della democrazia cristiana di portare alla famiglia il profondo senso di cordoglio dei deputati del Movimento sociale italiano.

COLITTO. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLITTO. Ho appreso con profonda commozione la notizia della morte improvvisa del senatore Bastianetto. Ho sempre ammirato il suo spirito generoso e saggio e la sua infinita bontà. Il suo ricordo non è di quelli che si perdono nel vuoto: sempre ritornerà al nostro spirito come una eco che non si spegne. Alla sua memoria il mio saluto reverente e quello del mio gruppo. Mi auguro che queste croci che si allineano sul nostro cammino ci rendano più buoni in attesa di giorni certamente migliori.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. A nome del Governo, mi associo con animo fraterno e addolorato alla rievocazione del collega onorevole Bastianetto al quale ero legato da vincoli di amicizia e di ammirazione. Combattente e grande mutilato, egli ha pagato con la vita la sua dedizione di sempre alla patria. In particolare egli ebbe per i problemi del mare e della pesca continuità di opere, di sacrificio e soprattutto di rinunzie. Fu amico, come l'ho conosciuto, degli umili e fu un grande combattente della idea, rispettato dagli avversari che oggi si sono associati qui alla rievocazione compiuta da un suo conterraneo.

Mando alla sua memoria, non per convenzionalità ma nella incidenza profonda di un sentimento estremamente sincero, il rimpianto che per noi trova attenuazione pel trapasso in un mondo nel quale crediamo. Alla sua memoria onore, alla sua famiglia il nostro cordoglio.

PRESIDENTE. È raro che in quest'aula passi un'ondata di commozione così sincera e così calda come quella che è stata espressa da tutti i settori in memoria di un collega

che fu anche a me caro, quale l'ex senatore Celeste Bastianetto.

L'ondata di commozione è raccolta da me in questo momento nel ricordo di un collega della Costituente, nella cui personalità era felicemente saldata la vigoria di carattere, specialmente nella tutela di taluni sacrosanti interessi degli italiani (tutti ricordano come il collega scomparso si batteva ripetutamente e calorosamente per gli interessi dei pescatori dell'Adriatico) con una nota di superiore gentilezza, di umanità, di cordialità e di bontà.

Celeste Bastianetto fu anche un felice scrittore. Lessi con molto interesse e profonda commozione un suo romanzo, *Grazie*, *Mauro*, in cui il problema penitenziario veniva, sia pure in pagine di letteratura, profondamente affrontato e vissuto.

Ritengo di poter raccogliere in questo momento la sincera commozione e la mestizia del sentimento di tutti.

Esprimo alla memoria del senatore Bastianetto il rimpianto e l'assicurazione di non dimenticarlo; alla famiglia il dolore della Camera.

Tutti hanno ricordato che Celeste Bastianetto lascia nove figli ed in estrema miseria. Di fronte alle frequenti celie, vociferazioni e calunnie sui parlamentari italiani, è bene che il paese sappia e che la stampa diffonda che vi sono – e non solo in Celeste Bastianetto – esempi nobilissimi di dedizione disinteressata al paese, che purtroppo vengono esaltati unicamente quando l'uomo diventa soltanto una memoria. Vada alla memoria dell'onorevole Bastianetto anche per questo suo contributo al nostro prestigio il commosso riconoscente nostro rimpianto. (Segni di generale consentimento).

Per le vittime di una sciagura mineraria nel Belgio.

MACRELLI. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Onorevoli colleghi, una nuova sciagura si è abbattuta sui lavoratori italiani. Alcuni giorni fa in una miniera del Belgio, 26 operai sono caduti vittima di un doloroso ed angoscioso incidente. Fra quei 26 lavoratori vi sono 14 operai italiani.

Già in una seduta dei giorni scorsi noi abbiamo ricordato un identico episodio che ha colpito l'Italia, e soprattutto la falange degli operai italiani che sono costretti a varcare i confini della patria per andare in cerca di un pezzo di pane. Noi non conosciamo an-

cora i particolari della immane sciagura; sappiamo che il governo del Belgio ha ordinato un'inchiesta severa.

Noi domandiamo che il Governo italiano venga davanti al Parlamento a darci notizie più sicure e più precise attorno a questo episodio che tiene angustiati tutti i nostri animi. Ma non deve venire soltanto a portare delle notizie, che indubbiamente confermerebbero quello che è l'atteggiamento dei giornali, che cioè trattasi di una vecchia miniera, che doveva essere abbandonata in questi giorni, vecchia miniera che, come tante altre esistenti anche nel nostro paese, non ha quelle misure di sicurezza che garantiscano il lavoro e la vita degli operai.

Chiediamo che il Governo risponda a queste nostre domande, che sono le domande che vengono da tutti i cuori italiani, cioè quali sono i provvedimenti presi dal Governo nei confronti, ora, delle famiglie dei caduti, poi per quelli che sono ancora in terra straniera a lavorare; quali provvidenze, quali misure saranno prese per tutelare le loro vite.

Venga il Governo a dirci una parola che tranquillizzi noi e soprattutto quelli che vivono del lavoro e della loro fatica quotidiana.

DI MAURO. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI MAURO. Nemmeno un mese fa - come ricordava testé l'onorevole Macrelli ci siamo occupati, qui alla Camera, di minatori italiani morti nel Belgio. Allora - era il 27 settembre, se ben ricordo - sette minatori italiani, in una sciagura mineraria, perdettero la vita. Due giorni fa, cioé il 24 ottobre, altri minatori italiani sono morti nel Belgio. Tre sciagure si sono verificate nella stessa giornata in tre miniere differenti: in una, 26 operai sono morti, di cui 14 italiani; in un'altra, un altro operaio italiano è morto. in un'altra ancora vi è stato un altro italiano fra i morti. Sono quindi 23 operai italiani che sono morti in poco meno di un mese, cioé dal 27 settembre ad oggi, ed oltre una decina di operai sono stati feriti gravemente.

In occasione della prima sciagura, io presentai alla Camera una interrogazione, per chiedere al Governo determinate misure, e che informasse la Camera su quello che intendeva fare per tutelare la salute e la vita dei nostri operai.

Non ho avuto ancora alcuna risposta.

Ebbene, onorevoli colleghi, questi nostri operai che vanno all'estero a cercare quel lavoro che la patria, purtroppo, non sa loro dare, che vanno all'estero a cercare un lavoro per la vita, hanno trovato la morte.

Noi del gruppo comunista esprimiamo il nostro più profondo cordoglio alle famiglie delle vittime e il nostro più affettuoso augurio di pronta guarigione ai feriti. Però, grave sarebbe se noi ci limitassimo semplicemente a esprimere cordoglio per le vittime e auguri ai feriti. Io penso che noi ci dobbiamo occupare veramente del problema dei nostri emigrati all'estero, particolarmente dei nostri emigrati nel Belgio.

Sappiamo tutti quanti le gravi e penose condizioni di lavoro cui sono sottoposti questi nostri operai. È necessario che il Governo venga qui alla Camera e provochi un dibattito su questo argomento.

Per intanto chiediamo al Governo che provveda all'assistenza delle famiglie dei caduti.

STORCHI. Chiedo di parlare. PRESIDENTE Ne ha facoltà.

STORCHI. A nome del gruppo parlamentare della democrazia cristiana, ma ben certo di interpretare anche il sentimento unanime di tutti gli italiani, desidero porgere l'espressione del nostro profondo cordoglio per la nuova sciagura che ha colpito i nostri minatori nel Belgio. Insieme coi minatori italiani di ogni regione d'Italia, minatori del Belgio sono accomunati in questa rinnovata sofferenza della miniera.

Altre sciagure sono avvenute in altre miniere con altre vittime; altri episodi recenti ci fanno sentire la gravità indubbia di questo contributo di sangue che viene dato dai nostri lavoratori costretti ad un lavoro certamente duro e pericoloso, che di tanto in tanto fa risuonare nel mondo l'acuta sofferenza della morte. Noi desideriamo ricordare queste vittime e tutte le altre che purtroppo dobbiamo annoverare fra i nostri connazionali che lavorano all'estero e specialmente in miniera. Non vi è dubbio che i rischi della miniera sono gravissimi; e chi come me ha avuto occasione di conoscere quel lavoro, per aver visitato le miniere del Belgio, sa bene come anche al di fuori di ogni provvedimento, di ogni prudenza umana e tecnica, talvolta vi è la dolorosa fatalità della morte che sta in agguato.

Tuttavia non è possibile dinanzi a queste nuove tombe che si sono aperte fra le file dei nostri lavoratori, non raccogliere il profondo significato di questo rinnovato sacrificio e chiedere che si compia, da parte dei consulenti e dei responsabili, tutto quello che è umanamente possibile perché tali sciagure non abbiano più a ripetersi. Vorrei che domani, dinanzi a quelle bare, le autorità italiane e belghe che parteciperanno ai

funerali e si associeranno al dolore unanime per queste vittime del lavoro e del dovere, prendessero altresì il preciso e indilazionabile impegno di adottare tutti i mezzi che la tecnica oggi può suggerire ed imporre per migliorare le attrezzature, per rendere più sicuro il lavoro, per garantire la vita dei lavoratori e nello stesso tempo per risolvere alcuni dei problemi che ancora sono rimasti aperti, come ad esempio quello che riguarda l'addestramento professionale al lavoro della miniera, quello dell'apprendistato e del tirocinio da far compiere a questi nostri lavoratori prima di immetterli nel lavoro di fondo, e così via.

È con questo spirito che io desidero porgere alle famiglie l'espressione del nostro dolore e della nostra solidarietà. Vorrei aggiungere, per quanti cristiani e credenti sanno sentire in questo momento il richiamo dei valori più alti della vita, l'invito a ricordare nella comune preghiera queste vittime del lavoro, col voto e nella speranza che questo nuovo dolore sia per tutti un richiamo e un monito a far sì che abbia finalmente ad attuarsi una più efficace e concreta tutela del nostro lavoro all'estero, cosicché tutti i nostri lavoratori emigrati abbiano a sentire vicino, nelle ore liete come nelle ore tristi, il volto della patria.

SANTI. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTI. Come alcuni colleghi hanno ricordato, un mese fa circa la Camera si raccolse in unanime sentimento di cordoglio attorno alla memoria di sette lavoratori italiani rimasti vittime di una grave sciagura in una miniera del Belgio. In quella occasione, la Camera non si limitò a esprimere il sentimento del suo profondo dolore e della sua solidarietà verso le famiglie di questi lavoratori ma, attraverso la parola di vari colleghi, chiese che si facesse qualcosa per impedire tali sciagure o comunque perché queste sciagure non avessero a ripetersi con una frequenza che è criminale addirittura.

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri, onorevole Dominedò, associandosi al sentimento della Camera diede delle assicurazioni generiche e annunciò di avere ottenuto dal governo belga la garanzia di un'apprendistato per i lavoratori prima di scendere in miniera e la partecipazione di tecnici italiani alle commissioni di controllo per l'osservanza delle norme sulla sicurezza nelle miniere. E aggiungeva che il Governo italiano aveva anche chiesto l'accertamento rigoroso delle responsabilità.

Da allora noi non abbiamo saputo più nulla in ordine a questo accertamento delle responsabilità, e vorremmo dunque sapere se queste commissioni di controllo hanno cominciato a funzionare e quali sono i tecnici italiani che vi fanno parte. Questa domanda sorge spontanea perché ad un mese di distanza ci troviamo ancora dinanzi ad un numero impressionante di morti (oltre 14) in una sola sciagura, oltre ai feriti gravi. A queste vittime, e ai loro compagni di lavoro belgi, noi mandiamo il nostro commosso saluto.

Pensiamo tuttavia che bisogna fare qualcosa di più. Non so se esista presso il Ministero degli affari esteri o quello del lavoro una tragica contabilità di questi luttuosi avvenimenti. Se esiste, essa ci dirà che gli infortuni sul lavoro, e particolarmente quelli mortali, nelle miniere belghe salgono a delle punte altissime nei confronti delle miniere di altri paesi d'Europa. Vi è dunque qualcosa di specifico che non funziona: sono le condizioni tecniche delle miniere e generali dei nostri lavoratori che, anche quando non si trovano in miniera ma nei luridi charbonnages, mancano del necessario comfort.

Bisogna fare qualcosa. Noi – lo dichiaro a nome della Confederazione generale italiana del lavoro – prenderemo l'iniziativa per un incontro con le organizzazioni sindacali dei lavoratori belgi onde esaminare il problema e porre concrete rivendicazioni. Ritengo però che anche il Governo debba intervenire energicamente.

Il collega Macrelli ha detto di aver letto in un giornale l'annuncio di una inchiesta promossa dal governo belga. Chiediamo che il Governo italiano prenda l'iniziativa di partecipare ad un'inchiesta di questa natura e chiedo che esso si ponga il quesito se non sia il caso di far intervenire l'Organizzazione internazionale del lavoro, alla quale l'Italia aderisce con una spesa di centinaia e centinaia di milioni all'anno, e che ha lo scopo di promuovere il progresso sociale e di tutelare la vita dei lavoratori nei posti di occupazione.

Infine, signor Presidente, vorrei pregarla – se questo rientra nelle sue facoltà – di rendersi interprete, presso il presidente della Camera belga, della emozione dei deputati italiani, e di invitarlo a promuovere qualche iniziativa per tutelare le condizioni dei lavoratori nelle miniere belghe. Noi siamo stanchi di commemorare questi nostri fratelli caduti. Non riteniamo con questo di aver esaurito il nostro compito, nè pensiamo che il Governo, inviando l'onorevole Dominedò a rappresentarlo ai funerali, si possa ritenere sciolto dal

suo preciso impegno di intervenire energicamente per tutelare la vita dei lavoratori italiani nel Belgio.

MIEVILLE. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIEVILLE. Discutendosi il bilancio del lavoro, presentammo un ordine del giorno che la cesoia del tempo non ci consentì di svolgere e che trattava appunto lo scottante argomento della tutela dei nostri lavoratori che hanno varcato le frontiere; tutela che è stata esercitata in forma alquanto blanda dalle nostre rappresentanze diplomatiche, che al riguardo giocano continuamente a rimpiattino con altri organismi, portando in campo speciose questioni di competenze.

Dopo questa nuova immane sciagura, desideriamo che si faccia finalmente punto. Il fronte del lavoro da un po' di tempo a questa parte lamenta troppe vittime, che si verificano perché l'ambiente dove i lavoratori prestano la loro attività per la mancanza di opere tecniche non dà sufficienti garanzie. Le miniere poi sono ancora in molti casi - come ha ricordato il collega Macrelli poco attrezzate e mancano quasi completamente delle previdenze necessarie di cui i più moderni complessi minerari oggi devono disporre per la tutela e l'incolumità dei lavori.

Dunque nella contingenza rappresenta poca cosa il fatto che il Governo ci assicuri che qualcosa si farà. Noi desideriamo che il Governo ponga fine a questo stato di cose con una serie di iniziative concrete, con un qualcosa di chiaro, di positivo, di preciso. Istituisca il Governo un ente o una organizzazione che segua i poveri lavoratori italiani che vanno all'estero a lavorare o nelle miniere o nei campi petroliferi per guadagnarsi un duro pezzo di pane, spesso con salari al di sotto di quelli normali; perché noi conosciamo i salari corrisposti nel Belgio e in Inghilterra ai nostri lavoratori!

Ecco quanto chiediamo al Ministero del lavoro, soprattutto all'entusiasmo dell'onorevole Del Bo, che come noi sente l'urgenza di risolvere questo problema. Chiediamo una tutela per i nostri lavoratori, in modo da porre fine a questa serie di disastri con rela-

tive commemorazioni.

Mentre ci associamo al cordoglio della Camera e del paese per questi suoi figli caduti in terra lontana in cerca di un pane per le loro famiglie, invitiamo il Ministero del lavoro ad esaminare la possibilità di venire incontro immediatamente, con un congruo stanziamento, alle famiglie di questi operai, che nei mesi futuri si dibatteranno in contingenze dolorose, se non nella fame.

BASILE GIUSEPPE. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASILE GIUSEPPE. A nome del gruppo monarchico mi associo alle espressioni di cordoglio per queste vittime del lavoro, e prego l'onorevole Presidente di volere esprimere questi nostri sentimenti alle famiglie degli scomparsi, oggi nel lutto e forse nella fame.

Evidentemente, è un lutto che colpisce la nazione, ma in modo particolare la classe lavoratrice. A questa classe che ancora sacrifica la propria vita, portando il nome d'Italia fuori dei nostri confini, noi mandiamo il nostro saluto fraterno e di piena solidarietà.

DEL BO, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL BO, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. È superfluo sottolineare con quale sentimento di dolore e di rammarico il Governo accolga le reiterate notizie delle sciagure minerarie che si verificano in Belgio. Anche in questa circostanza il Governo esprime la sua commossa solidarietà alle famiglie delle vittime e alla grande comunità dei lavoratori italiani.

Il Governo ha già provveduto a dare ai familiari dei caduti italiani in Belgio un segno tangibile della solidarietà della patria. Il Governo si impegna a dare alla Camera, il più presto possibile, esatte notizie sulle cause che hanno determinato questa sciagura.

Il Governo, onorevole Santi, accoglie la sua richiesta e promuoverà immediatamente un intervento dell'Ufficio internazionale del lavoro per la maggiore tutela dei nostri lavoratori in Belgio. Sono circa circa cinquantamila gli italiani, fra lavoratori e familiari, che attualmente risiedono nel Belgio.

Noi continueremo, nei limiti delle nostre possibilità, ad esigere dal governo belga, dagli organismi economico-finanziari di quel paese e dai padroni delle miniere tutte le possibili garanzie per la sicurezza del lavoro.

Ma in questa occasione penso che il Governo debba dire ancora il più. Si devono iniziare prossimamente trattative tra il Governo italiano e il governo belga per l'avviamento al lavoro di una nuova tranche di minatori in Belgio. Ebbene, noi diciamo che l'Italia è un paese povero, è un paese privo di materie prime, è un paese in cui vi sono ancora, purtroppo, scarse possibilità di occupazione sul territorio metropolitano, è un paese in cui, pertanto, è difficile sfuggire alle severe esi-

genze di una politica di emigrazione: nondimeno, noi abbiamo constatato fin qui, e siamo certi di poter constatare anche per l'avvenire, che la solidarietà degli italiani garantisce la sopravvivenza fisica ad ogni nostro concittadino.

Di conseguenza, noi assumiamo in questa sede un solenne impegno: che noi non tratteremo, che noi non stipuleremo un accordo e che nessun minatore italiano varcherà ancora la frontiera del Belgio se prima noi non avremo conseguito quelle garanzie che rappresentano per il Governo e per tutti i lavoratori italiani l'esercizio di un fondamentale dovere

Questo è un impegno del Governo, questo è un impegno del Ministero del lavoro; e questo, se la Camera me lo consente, è anche un impegno personale. (Applausi al centro e a destra.)

PRESIDENTE. Lo stesso caloroso ed universale sentimento di rimpianto che ha vibrato poco fa nella precedente commemorazione si rinnova nel nostro cuore nel momento in cui ricordiamo i fratelli operai italiani caduti nel Belgio.

Il Parlamento italiano, che è la più alta espressione di questa che fu definita la grande proletaria – costretta ad inviare i suoi migliori figli in terra straniera, non solo a guadagnare il pane ma anche a dimostrare di quali immense capacità realizzatrici essi siano dotati – si inchina reverente innanzi alle bare che riportano in patria la più nobile nostra gente, caduta sul campo sacrosanto del lavoro.

Mi renderò interprete presso le famiglie dei caduti del nostro sentimento di commosso dolore e presso il presidente della Camera belga della nostra solidarietà per i caduti italiani e belgi uniti nel medesimo nostro ricordo. (Segni di generale consentimento).

Presentazione di un disegno di legge.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Mi onoro presentare, a nome del ministro del lavoro e della previdenza sociale, il disegno di legge:

« Previdenza dei dirigenti di aziende industriali ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Com-

missione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione dei bilanci della marina mercantile, delle poste, dei trasporti.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti concernenti il bilancio della marina mercantile.

Gli onorevoli Armando Angelini, Reali, Pacifico Calandrone, Gianquinto, Stefano Cavaliere, De Meo, Mieville, Calabrò, Concas, Bonino, Colognatti e Mazza hanno fatto sapere alla Presidenza che, pur mantenendo i loro ordini del giorno, rinunziano a svolgerli.

Gli onorevoli Maniera e Capalozza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

"La Camera impegna il Governo:

1°) a sostituire la politica di importazioni di prodotti ittici provenienti dall'estero, che provocano grave danno all'industria peschereccia e conserviera nazionale, con una politica di accordi con altri Stati al fine di ottenere trattati corrispondenti agli interessi della nostra pesca, tenendo presente che premessa indispensabile al raggiungimento di tale scopo è che le linee generali di tali accordi siano elaborate con la partecipazione delle categorie e organizzazioni interessate;

2º) a creare le condizioni per lo sviluppo di un'industria nazionale per la lavorazione del pesce, che sia in grado di immettere sul mercato di consumo grandi quantità di pesce a buon prezzo ».

L'onorevole Maniera ha facoltà di svolgerlo.

MANIERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, che i precedenti governi abbiano attuato una politica dannosa all'economia nazionale e alle categorie interessate, nel settore della pesca, è dato osservare dal raffronto delle seguenti cifre: pesce prodotto nell'anno 1952 quintali 1.933.432 per un valore di lire 31.866.170.461; pesce importato quintali 1.147.000 per un valore di oltre 27 miliardi di lire (dati che vanno sino al mese di novembre).

Queste cifre devono preoccuparci per l'imponenza del quantitativo di pesce importato, ma indicano anche che il nostro mercato nazionale può assorbire, nella situazione attuale, una produzione quasi doppia del pesce pescato dai nostri pescatori. Una buona politica governativa sarebbe stata, quindi, quella di creare le condizioni per non dover

ricorrere alle importazioni di pesce da altri Stati. Cioè: aumentare la produzione nazionale. Che cosa occorreva e che cosa occorre fare per conseguire questo risultato?

- 1º) Migliorare notevolmente la qualità del nostro naviglio da pesca e di tutta l'attrezzatura peschereccia adeguandola alle esigenze della tecnica moderna;
- 2º) attraverso le scuole professionali elevare le nozioni tecniche dei nostri equipaggi;

3º) realizzare delle convenzioni con gli Stati viciniori per dare ai nostri pescatori la possibilità di lavorare sui banchi di pesca ove per vecchia tradizione essi agivano, così come si esprime nella sua relazione il nostro collega Mazza.

Quale strada hanno seguito invece i vari governi presieduti da De Gasperi? Con le leggi dell'8 marzo 1949, n. 75, quella del 2 aprile 1953, n. 212, ed altre minori si è inteso sviluppare la nostra flotta peschereccia. Non vogliamo disconoscere che dei risultati siano stati conseguiti, ma dobbiamo anche affermare che queste leggi sono state del tutto inadeguate; e concordiamo in ciò con quanto dice il relatore onorevole Mazza e cioè: « Il miglioramento qualitativo del naviglio è, in sostanza, soltanto agli inizi ». Non si è sviluppata l'istruzione professionale, aumentando il numero delle scuole e stanziando, all'uopo, le somme necessarie. Non è stata realizzata nessuna convenzione di pesca con altri Stati.

L'accordo realizzato con la Jugoslavia è scaduto il 30 aprile 1952 e non è stato rinnovato.

La convenzione del 1896 con la Tunisia non è stata rinnovata, con grave danno per i pescatori siciliani e per l'importante centro peschereccio di Mazzaro del Vallo.

Nessuna convenzione è stata realizzata con la Francia e l'Albania. Come si vede, questo bilancio è completamente negativo.

Si poteva conseguire un altro risultato in questa direzione? Sì, ma attuando una politica diversa! Vediamo come le cose sono andate tra noi e la Jugoslavia. Con l'accordo del 23 dicembre 1950 l'Italia s'impegnò a pagare alla Jugoslavia 30 milioni di dollari (equivalenti a 18 miliardi di lire) per riparazioni di guerra, 2 milioni di dollari in conto pensioni, 2 milioni e 200 mila dollari per materie prime.

I pagamenti furono effettuati per 16 milioni di dollari con consegna alla Jugoslavia di beni italiani in Jugoslavia, per 18 milioni di dollari in merci e in attrezzature industriali di grande interesse (tra le merci si ricorda la

cessione di farina di frumento per un miliardo e mezzo in un momento di particolare carestia per quel paese). Complessivamente, dal 1948 al giugno 1953, l'Italia ha ricevuto dalla Jugoslavia merci per 67 miliardi e ha consegnato alla Jugoslavia merci per 90 miliardi, più beni italiani per 10 miliardi. Si tratta quindi di una differenza di 33 miliardi di lire, quasi il doppio di quella concordata a titolo di riparazioni.

Il nostro Governo avrebbe potuto, e non l'ha fatto, negoziare l'accordo per la pesca contemporaneamente al trattato commerciale escludendo ogni richiesta di contributi finanziari da parte jugoslava e dando come contropartita al governo jugoslavo molto meno di quanto il governo di De Gasperi graziosamente ha dato.

E non è tutto. Il Governo pagò alla Jugoslavia, per l'accordo della pesca, scaduto il 30 aprile 1952, la bella cifra di 600.000.000 di lire per un anno. Accordo stipulato a condizioni che il relatore onorevole Mazza dice non essere esagerato definire leonine per l'altra parte.

Invece di negoziare l'accordo di pesca con la Jugoslavia inserendolo nel quadro più ampio delle relazioni commerciali tra i due paesi, il nostro Governo preferì prorogare, senza alcuna modifica, il protocollo commerciale italo-jugoslavo del 3 agosto 1949, sviluppando l'importazione del pesce fresco dalla Jugoslavia, con il risultato che 3.000 tonnellate di pesce fresco di questo paese vengono suddivise tra i mercati di Venezia, Ancona, San Benedetto del Tronto, con grave danno di questi centri pescherecci.

Nessun servizio di vigilanza è stato istituito a tutela dei pescatori italiani dagli atti di pirateria compiuti ai loro danni dal dittatore Tito. Infatti i pescherecci italiani sequestrati dalla Jugoslavia a tutto il 31 marzo 1950, sono 280 di cui 89 dopo l'accordo per la pesca tra Italia e Jugoslavia.

Nello stesso periodo sono state inflitte dal governo jugoslavo ai nostri pescherecci multe per lire 10.356.912, sono stati sequestrati 732,5 quintali di pesce, reti e attrezzi di ogni genere, compresi anche oggetti personali degli equipaggi.

Gli uomini sono stati sottoposti a detenzione e a pene corporali.

Se si tiene conto, per questi motivi, delle giornate di pesca perdute, il danno complessivo arrecatoci sino al 31 marzo 1950 può essere valutato in 280.000.000 di lire.

Onorevole ministro Tambroni, si vuol continuare per questa strada? Si vuol pro-

seguire per la strada del tutto dare senza contropartita, danneggiando la nostra economia nazionale?

Noi asseriamo che i trattati di pesca devono essere conclusi nel quadro degli accordi commerciali con i singoli paesi. Ascoltate le esigenze dei pescatori e degli armatori realizzando una politica di rapporti commerciali e di amicizia con tutti i paesi. Così si creeranno le migliori condizioni per raggiungere accordi di pesca con tutti i paesi viciniori e potremo vedere nuovamente i nostri pescatori lavorare sui banchi di pesca ove per vecchia tradizione essi agivano.

La nostra produzione potrà essere raddoppiata ed essere quasi sufficiente al bisogno nazionale, alimentando anche la nostra industria conserviera che, se sostenuta dallo Stato, modernizzandosi, potrà vendere i suoi prodotti a prezzi non superiori dei prodotti similari stranieri, senza danno per i consumatori italiani.

Si decideranno il Governo e il ministro della marina mercantile a seguire la strada voluta da tutte le categorie interessate così come unanimemente è stato richiesto dal VI congresso nazionale della pesca di Ancona?

Le cifre del bilancio in discussione non lasciano presagire niente di buono. Credo di avere brevemente sviluppato il mio ordine del giorno, che spero la Camera vorrà approvare.

PRESIDENTE. L'onorevole Borsellino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

esaminata la grave situazione in cui versa la pesca costiera e rilevato lo stato di notevole disagio economico in cui si dibatte la numerosa categoria dei pescatori,

invita il Governo

a potenziare la pesca costiera soprattutto per migliorare le condizioni di vita della numerosa classe dei pescatori e ad attuare l'opportuno coordinamento con altri ministeri onde predisporre le misure previdenziali e di tutela del davoro, adatte a migliorare le condizioni di vita dei pescatori ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BORSELLINO. Se 10 prendo oggi la parola per un argomento che già ho trattato in precedenza gli è perché il ministro della marina mercantile è Ferdinando Tambroni, che conosce da vicino la vita dei pescatori; ed 10 ancora una volta qui voglio trattare il problema della pesca e della pesca costiera in particolare per i riflessi che questa attività

ha sulla vita stessa dei nostri pescatori. Il problema è stato sempre posto sul tappeto ma rimane tuttora vivo e palpitante.

Si può risolverlo?

Anche l'onorevole Simonini, già ministro della marina mercantile, ha voluto richiamare l'attenzione sulla pesca, e ciò assieme a tutti quelli che hanno preso la parola sul bilancio di questo ministero; ciò vuol dire che è rimasto da risolvere un problema, il problema della pesca, il problema del disagio della vita dei pescatori e si è tutti d'accordo col relatore onorevole Mazza e con gli altri nel cercare di migliorare le condizioni di vita di questi lavoratori.

È un problema di umanità, è un problema sociale che deve essere risolto; è un problema di aminodernamento dei mezzi, di barche, di motori, ma con sullo sfondo la vita del pescatore, della sua famigha, dei suoi bisogni.

L'anno passato fu dato uno stanziamento per un miliardo proveniente dal contributo dello Stato per le baleniere non costruite; oggi pare che ci siano armatori che rifiutano il contributo per la costruzione di navi cisterne. Questi contributi, che gli altri non vogliono, possono essere dati alla pesca costiera per il suo ammodernamento, per la sua motorizzazione, così che le sardellare possano trasformarsi in motobarche e che altre possano essere costruite, potenziando soprattutto e le cooperative meritevoli e le forme associative dei pescatori.

Fate in maniera, onorevole ministro, che i contributi arrivino senza troppi intoppi, che ci sia anche il coordinamento necessario dove sono state prese analoghe iniziative e specialmente con la regione siciliana.

Vi è anche da risolvere il problema del credito peschereccio: occorre che questo sia potenziato per i piccoli e medi armatori e che a garanzia del mutuo siano il natante e la capacità del lavoro della piccola azienda peschereccia; altrimenti è un credito che diventa inoperante soprattutto per quella categoria di piccoli e medi pescatori che hanno maggior bisogno di aiuto.

In proposito concordo con il relatore che è necessario il rinnovo della legge n. 20 per l'incremento della pesca, però dotata di maggiori stanziamenti.

1º) Occorre ancora potenziare l'istruzione professionale peschereccia attraverso l'E. N. E. M. allo scopo di formare delle maestranze capaci, disporre di mezzi nautici efficienti per la ricerca di banchi di pesca e soprattutto per i nuovi metodi di pesca (vedi

pesca vacantiva del tonno, ecc.) nuovi tipi di reti, scandagli elettrici.

2º) Valorizzare il lavoro del pescatore attraverso una maggiore organizzazione dei centri di raccolta, la cui gestione deve essere affidata agli enti associativi dei pescatori (riforma della legge 1938). Attraverso queste modifiche si valorizza il prodotto e, valorizzando il prodotto, si valorizza il lavoro e nello stesso tempo si cerca di evitare o perlomeno di diminuire la speculazione di coloro che vivono ai margini del lavoro dei pescatori.

Attraverso la gestione diretta si possono trarre in buona parte i mezzi necessari alla previdenza e assistenza; e a proposito di questa ultima non si capisce perché i piccoli pescatori debbono pagare lire 1.200 pro capite, una quota nettamente superiore agli ausiliari del traffico (vedi ordine del giorno Troisi sul bilancio del lavoro), e ciò perché l'assistenza viene considerata obbligatoria per gli ausiliari del traffico e facoltativa per i pescatori.

E a proposito di assistenza, onorevole ministro, io debbo qui accennare agli inconvenienti che si verificano nel meridione e particolarmente in Sicilia per la Cassa marittima meridionale che richiede contributi suppletivi per il 1950, e come ciò turba gli stessi rapporti di lavoro perché i pescatori lavorano alla parte, e talvolta non solo l'equipaggio ma lo stesso natante appartengono ad altri caratisti.

È necessario, onorevole ministro, che termini la gestione commissariale della cassa marittima e che i rappresentati della categoria interessata facciano parte dell'amministrazione della cassa stessa; solo così potranno evitarsi gli abusi.

Difesa del lavoro attraverso una politica doganale opportuna per evitare l'indiscriminata importazione di pesce che si ripercuote in un danno nazionale, mentre le industrie conserviere chiudono i battenti.

Necessità di stringere accordi commerciali, attraverso vie diplomatiche, con i nostri vicini delle prossime coste dalmate; ed io ricordo con commozione l'opera svolta dal dinamico scomparso, Celeste Bastianetto, che tanto fervore portò nel cercare di risolvere questi problemi da lui profondamente sentiti. Riunire insieme, onorevole ministro, in una direzione unica, per trattarli e risolverli in maniera definitiva. E io, avendo innanzi ai miei occhi la vita dei pescatori, raccomando, onorevole ministro, di concedere la gestione dei mercati e dei centri di raccolta agli enti economici dei pescatori. Dalla gestione diretta dei mercati si possono trarre i mezzi ne-

cessari per la previdenza e per l'assistenza; e mi auguro che, tornando in visita nelle nostre spiagge, non possiate più incontrare il vecchio pescatore che tavolta stende la mano o che aspetta sulle banchine il ritorno di una barca dalla pesca per chiedere al parente o all'amico qualche po' di pesce in dono; ma anche questo lavoratore trovi la sua assistenza, la sua sicurezza sociale.

Questa sicurezza sociale voi, onorevole ministro, dovete dare ai 120 mila pescatori e alle loro famiglie. Sarà questa la lotta contro il bisogno e la miseria; ed io raccomando al vostro cuore la causa dei pescatori, dei loro disagi, dei loro bisogni, in nome della giustizia e per la solidarietà umana e cristiana.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Berlinguer, Pertini, Concas, Ferri e Mezza Maria Vittoria hanno presentato il seguente ordine del giorno:

- « La Camera fa voti perché il Governo provveda con urgenza a migliorare le comunicazioni marittime fra la Sardegna e il continente:
- a) con l'istituire una doppia corsa, almeno trisettimanale nei periodi ordinari e quotidiana nei periodi di maggiore affollamento, sulla linea Olbia-Civitavecchia, per evitare il ritardo anche di settimane a cui sono soggetti i passeggeri e l'intollerabile inconveniente di costringerli a viaggiare senza cabine pur avendone pagato il prezzo;
- b) col risolvere il problema del porto interno di Olbia, ove dovrebbe essere spostato l'approdo anziché sulla banchina dell'Isola Bianca;
- c) col rendere almeno trisettimanale il servizio marittimo della linea Cagliari-Civitavecchia;
- d) con l'istituire una linea celere giornaliera fra Porto Torres e Genova, attraverso la quale possa essere avviata la esportazione dei prodotti sardi verso l'Italia settentrionale e possano convogliarsi i passeggeri per la stessa destinazione; e col migliorare adeguatamente anche le condizioni del porto di Porto Torres;
- e) col trasferire nell'edificio della stazione marittima di Civitavecchia tutti i servizi per l'imbarco, dotando anche il porto di una pensilina;
- f) col rendere bisettimanale il servizio sulla linea Cagliari-Napoli ».

L'onorevole Berlinguer ha facoltà di svolgerlo.

BERLINGUER. Desidero soltanto segnalare alla Camera e al Governo che nell'ordine del giorno si prospetta un problema vera-

mente vitale per la Sardegna, tanto che su di esso è già intervenuto in sede di discussione generale il collega Bardanzellu, e che sullo stesso argomento, oltre al mio, sono stati presentati altri tre ordini del giorno da deputati di tutti i gruppi politici; il che dimostra come sul problema stesso vi sia una unità di intenti e di richieste da parte dei parlamentari sardi. Credo pertanto che il Governo vorrà tenerne conto e la Camera dare la sua approvazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Angioy ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato il grave disagio in cui versano i viaggiatori provenienti dalla Sardegna o ad essa diretti per effetto della carenza di posti sulle navi attualmente in servizio,

invita il Governo

a studiare con ogni sollecitudine l'istituzione di una linea giornaliera Porto Torres-Genova».

Ha facoltà di svolgerlo.

ANGIOY. Rinunzio allo svolgimento, associandomi a quanto ha detto l'onorevole Berlinguer.

PRESIDENTE. L'onorevole Pintus ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

convinta della inderogabile necessità di adeguare alle esigenze moderne le comunicazioni marittime con la Sardegna,

fa voti

perché il Governo si impegni a:

- 1º) istituire al più presto una linea giornaliera diurna Olbia-Civitavecchia, destinata ad essere coordinata con quella attuale notturna, e servita da nuove navi all'uopo costruite con particolari caratteristiche:
- 2º) fornire dette navi di stive refrigerate per il trasporto di merci deperibili;
- 3º) realizzare, nel frattempo, e con effetto immediato, delle corse supplementari trisettimanali con le motonavi ora in servizio nei periodi di punta nella stessa linea;
- 4º) disporre perché ai trasporti tra la Sardegna e il continente siano applicabili per l'intera percorrenza, dalla stazione di partenza a quella di destinazione, le tariffe e condizioni in vigore sulle linee dello Stato, per modo che le distanze relative siano aggiunte a quelle ferroviarie continentali o sarde, formando così un percorso unico;
- 5º) istituire una corsa celere giornaliera Genova-Porto-Torres per merci o pas-

seggeri dotandola di navi moderne fornite di stive refrigerate per il trasporto di merci deperibili;

6°) includere in detta linea una fermata nell'isola di La Maddalena per contribuire, sia col facilitato movimento dei turisti, sia con gli altri vantaggi che ne derivano, a risollevare tale città che agonizza dalla fine della guerra in poi;

7º) immettere nella linea Liguria, Toscana, Sardegna e Sicilia navi del tipo Città di Trapani, rendendola settimanale come era prima del conflitto mondile».

Ha facoltà di svolgerlo.

PINTUS. È lo stesso argomento dei due ordini del giorno precedenti, e non mi rimane che associarmi a quanto ha detto l'onorevole Berlinguer, nella speranza che questi problemi, veramente particolari e vitali per la Sardegna, siano risolti al più presto.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Polano, Laconi, Pirastu e Nadia Gallico Spano hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerando che la Sardegna, per la sua particolare posizione geografica, necessita di servizi marittimi adeguati alle sue crescenti esigenze del traffico di merci e passeggeri, ed atti a favorire lo sviluppo di correnti turistiche verso l'isola,

raccomanda al ministro delle marina mercantile:

- 1º) di riesaminare le tariffe praticate dalla società «Tirrenia» sulla linea Olbia-Civitavecchia per il trasporto merci e automezzi al fine del loro livellamento con le tariffe praticate dalle ferrovie dello Stato;
- 2º) di intervenire presso la società d'Tirrenia » per ottenere che l'attuale servizio settimanale diretto Genova-Portotorres sia portato a bisettimanale, con la prospettiva di giungere al servizio giornaliero, grazie alla attuazione di un programma di costruzione di nuove navi celeri adatte a tale servizio;
- 3º) di richiamare la società «Tirrenia » all'obbligo di riprendere il regolare esercizio del periplo sardo di cui è concessionaria;
 - e fa voti perché il Governo:
- a) metta allo studio la possibilità di statizzazione della linea Olbia-Civitavecchia, che deve essere a tutti gli effetti considerata come il prolungamento della linea ferroviaria statale per il collegamento tra l'isola ed il continente;
- b) a provvedere con adeguati stanziamenti alla sistemazione dei porti di Olbia e

Portotorres onde renderli idonei ai già prevedibili ulteriori sviluppi del traffico».

L'onorevole Polano ha facoltà di svolgerlo. POLANO. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Berlinguer, rinunziando ad illustrare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Gatto e Da Villa hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che se non si provvederà a dare ai cantieri navali nuove commesse, questi saranno presto nuovamente in crisi,

invita il ministro

- a) a predisporre un disegno di legge che dia la possibilità agli armatori di commettere costruzioni ai cantieri nazionali;
- b) a predisporre tale disegno di legge in modo che dia possibilità di lavoro anche ai cantieri medi e piccoli che non sono della Finmeccanica:
- c) a dare assicurazione che, qualora le commesse venissero sollecitate con mezzi diversi dal disegno di legge, verrebbe sempre assicurata la quota parte di commesse anche ai cantieri medi e piccoli di cui al punto b) ».

L'onorevole Gatto ha facoltà di svolgerlo. GATTO. Il mio ordine del giorno è stato presentato perché ho avuto sentore che solo ai cantieri della Finmeccanica sarebbero affidate determinate commesse connesse ad una operazione di esportazione di riso. Desidero solo che il ministro mi assicuri che anche i cantieri navali non di proprietà della Finmeccanica avranno un'aliquota di tali lavori.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore sul bilancio della marina mercantile, onorevole Mazza.

MAZZA, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è agevole parlare quando già un abile pilota ha frenato violentemente la discussione; e, anche se legato a tale pilota da un profondo sentimento di amicizia, per il rispetto che devo all'autorità del seggio, non potrò che seguire l'esempio dei colleghi e rapidamente portare a termine la mia relazione.

Mi sia consentito di esprimere la mia sincera, fraterna gratitudine ai colleghi di tutti i settori della Camera, che tanta benevolenza hanno voluto tributare alla mia modesta relazione. Jacoponi, Cafiero, Simonini, Colasanto, Di Stefano, con una nobiltà di sentimenti, dovuta forse a quell'amore infinito

del mare, così distensivo, così capace di elevare lo spirito, tra cielo e mare, nella sensazione infinita del divino, hanno voluto darmi atto della mia buona volontà di tener fede all'impostazione dell'VIII Commissione, alla mia obiettività, alla concretezza con cui ho voluto affrontare i problemi tecnici, politici, inerenti alla politica marinara del nostro paese.

Qualcuno, fuori di qui, si è meravigliato che il relatore del bilancio della marina mercantile fosse un medico e, celiando, ha ritenuto di affermare che la marina mercantile fosse la grande ammalata al cui capezzale il medico curante, imbroccata la diagnosi, avesse dimenticato di prescrivere la terapia.

La marina mercantile italiana, in via di completa guarigione, non aveva bisogno del medico ma della vostra assennata consulenza.

Per mio conto, io, medico, figlio di Torre del Greco, d'una delle città più marinare d'Italia, in cui molti dei 70 mila abitanti sono la maggioranza dei 34 mila iscritti nelle liste dei marittimi per il compartimento omonimo, che comprende anche Portici e Resina, nipote di pescatori di corallo, chiamato dalla fiducia unanime dell'VIII Commissione alla redazione della relazione, segnai per me una rotta precisa: l'ago magnetico sempre verso la collaborazione, segreto unico d'ogni successo. Ed oggi, dopo una pacifica navigazione parlamentare, posso alzare sull'albero maestro la bandiera di saluto per l'attuale comandante del dicastero, per l'onorevole Tambroni, al quale - certo di interpretare i sentimenti, sebbene non espressi, dell'VIII Commissione - son lieto di porgere un saluto fraterno e l'augurio di essere egli la guida per i nuovi, immancabili successi della marina italiana.

Le vostre parole, onorevoli colleghi, l'accoglienza del quarto potere – la stampa – la critica bonaria, ma simpatica d'un valoroso tecnico, mi assicurarono che il mio traguardo era raggiunto pienamente, e che non «l'arte del dire o del non dire », ma la volontà di crèare i presupposti della collaborazione tecnica mi ha condotto felicemente in porto, ad esporre i problemi, le situazioni, a sottolineare le necessità, lasciando ai tecnici la ricerca delle cause che, per essere a volte politiche, potevano dividere la Commissione, senza dettare soluzioni, perché esse dovranno adottarsi dal Governo dopo l'attuale consulto.

Ed accetto le vostre buone parole, o colleghi, poiché, anche se a me indirizzate, esse vanno all'VIII Commissione nel suo complesso, per il lavoro compiuto, al nostro presi-

legislatura 11 — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

dente onorevole Angelini, al gabinetto del ministro, ai tecnici del ministero, alla stampa marinara italiana: L'avvisatore marittimo, Il mercantile, Il corriere marittimo, dai quali giornali, tutti gli argomenti sono stati spesso trattati e con estrema competenza, alla Finmare, alla confederazione degli armatori liberi, dalla cui relazione del 26 giugno tante notizie ho tratte, alla confederazione dei lavoratori portuali, a tutti coloro che, con sincerità e con dedizione, hanno trattato e trattano dei problemi della marina mercantile e dell'industria marinara e che, con slancio fraterno, sono stati verso di me larghi di notizie, di suggerimenti e di consigli.

E a questo punto si presenta alla mia mente il dilemma: riaffrontare i problemi già esposti, nuovamente svilupparli in piena estensione, tenendo conto delle idee, dei dati, dei suggerimenti forniti nella magistrale discussione dagli emmenti colleghi, alcuni temprati dai flutti e dalla salsedine marina, altri conoscitori profondi di problemi economici, o rapidamente gettare le ancore e passare la parola al ministro? Come sempre, credo che la giusta navigazione sia nel giusto mezzo. Cercherò quindi di indicare rapidamente i problemi, senza però attardarmi, per non togliere del tempo prezioso ai lavori dell'Assemblea, in questa maratona forzata che è l'approvazione dei bilanci entro il 30 ottobre.

Cosa strana: mentre devo dare atto ai miei colleghi di avere, per loro infinita cortesia, dedicato del tempo alla lettura della mia relazione, fuori di qui e dai tecnici ciò è stato fatto affrettatamente. Quindi, dei periodi e delle frasi, che per i colleghi sono stati indice di uno stato d'animo e della buona volontà di venire incontro a tutte le idee espresse nella Commissione, ai tecnici – ahimé – questi periodi sono sfuggiti; e quindi il vostro povero relatore è divenuto per qualcuno, niente di meno che «fonte di amarezze e di incertezze per la classe marinara italiana»! E si è detto che io sono stato sodisfatto delle cifre a disposizione!

Mai scritto! Mai detto! Se volessi rileggere qui i periodi della mia relazione, evidentemente il dubbio cadrebbe immediatamente.

Ne ricordo uno soltanto (pagina 3): «L'aumento pressoché generale degli stanziamenti non deve creare l'impressione che i problemi della marina mercantile abbiano avuto maggior considerazione che nel passato». Evidentemente, scrivendo questo, io, relatore democristiano, manifestavo il mio scontento in modo chiaro.

E qui devo anche al collega Di Stefano non una replica, perché alla sua garbata critica non posso fare altro che ricordargli cortesemente la frase esatta. Egli mi ha accusato di non volere per l'Italia una marina di prestigio. Questo non l'ho detto! Mi sono limitato a dire « anche se », senza negare cioè la possibilità che queste costruzioni si possano realizzare.

È evidente che, come relatore, ho dovuto rinunciare a quelle che potevano essere idee mie particolari, per tenere nel dovuto conto quelle che erano le indicazioni precise, affidatemi dalla discussione avvenuta in seno all'VIII Commissione.

Il problema più importante, quello che ha animato vivamente la discussione, è il problema dei cantieri, il problema dell'industria cantieristica, il problema che preoccupa tutti: cioè la necessità di non far mancare lavoro nei cantieri italiami all'inizio del secondo semestre del 1954. Qui brevemente accennerò ai termini della discussione.

Si è detto: legge-tampone o legge organica? E nella relazione, ripetendo quello che dalla Commissione era stato stabilito, ho detto: sì, legge organica. Venga la legge organica. Tutte le leggi, secondo me, devono essere organiche ed operanti, anche quelle «tampone». Né voglio fare giuochi di parole e dire che, oggi, anche la legge organica si chiamerà legge Tambroni. Il che fa ridurre la differenza a molto poco. Ma una legge organica ed operante è stata invocata da tutta la Camera.

E noi siamo d'accordo nel ritenere che questa legge deve venire al più presto possibile, ma deve essere operante, perché il pericolo grave, che è stato qui segnalato da tutti i settori, è che nel prossimo anno ben 40 mila operai specializzati dei cantieri si possano trovare senza lavoro. Ecco perché, mentre noi auspichiamo questa legge organica, questa legge che possa finalmente dare una visione precisa di quello che deve essere l'avvio delle costruzioni navali in Italia per il prossimo decennio, non possiamo però, come è stato fatto da qualcuno, rinnegare tutto il bene che le leggi-tampone hanno operato per il benessere della nostra industria marinara. Perché, se quelle leggi ci hanno dato dei palpitanti esempi della fervida produttività e della capacità dei nostri tecnici e delle nostre maestranze, quali l'Andrea Doria di ieri e la Cristoforo Colombo di domani, permettete che il vostro relatore benedica quelle leggi che hanno portato questi simboli di italianità su tutti gli oceani e che hanno dato credo di poterlo dire - anche con le leggitampone una marina di prestigio alla nazione italiana!

DUCCI. Questa è roba per Di Stefano.

MAZZA, Relatore. Ma è roba anche per l'Italia, perché la Cristoforo Colombo e l'Andrea Doria sono veramente dei meravigliosi gioielli, prova della capacità dei nostri tecnici e di quelle maestranze che sono tanto care al cuore di tutti noi.

Sul problema, dall'onorevole Cafiero è stato sottolineato quali sono i motivi per cui oggi i cantieri navali si trovano in cattive condizioni. Sono stati citati il maggior costo delle lamiere, l'incidenza maggiore dei contributi assicurativi, e soprattutto l'imposta generale sull'entrata. Noi ci auguriamo che la nuova legge riesca a riportare nelle giuste proporzioni tutti questi aumenti che rendono più elevati i costi di produzione dei cantieri italiani. La marina italiana durante quest'anno si è invecchiata ancora di più ed è certo che il tonnellaggio deve essere aumentato, per tutte quelle osservazioni che sono state fatte circa la situazione valutaria dei noli che deve essere almeno pareggiata.

Circa il tonnellaggio anteguerra, io non starò a ripetermi; e neppure per i servizi marittimi, per i quali c'è stata la solita disfida, tra i sostenitori a tutta oltranza della Finmare e i sostenitori a tutta oltranza degli armatori liberi. Io sono convinto che in Italia c'è posto per tutti, c'è lavoro per tutti, e soprattutto c'è bisogno della più intensa collaborazione tra Finmare e armatori liberi; non la rivalità, ma la concordia e la collaborazione potranno giovare alla nostra industria marinara e al nostro bilancio valutario dei noli.

Ed è perciò, amici Ducci e Cafiero, che io mi sono mantenuto nel giusto mezzo; e mentre ho voluto nella mia relazione segnalare quegli armatori liberi che si sono resi conto delle nuove istanze sociali e hanno, nella elaborazione dei loro piani di lavoro, tenuto conto delle necessità nazionali, ho voluto, d'altra parte, dire una giusta parola di lode per la Finmare, sebbene riconosca la necessità di nuovi controlli e di modifiche che lo Stato italiano deve effettuare in questa organizzazione.

Non mi fermerò troppo a lungo sul problema dei servizi marittimi e su quello delle linee sovvenzionate. Mi sia consentito di dire una sola parola per le linee per la Sardegna. Io sento il dovere di porre l'accento sulle deficienze che si palesano in questo speciale settore, per queste linee. La Sardegna è una isola, assolutamente lontana dall'Italia e da tutte le coste mediterranee, e ha necessità

assoluta, ha assoluto bisogno, onorevole ministro, di vedere accolti i suoi desideri, di vedere intensificati i suoi traffici. Soprattutto, ha assoluto bisogno di naviglio che effettui il trasporto dei viaggiatori, perché, se pure oggi le linee esistono, in alcuni casi esse sono talmente affollate, da rendere impossibile la sicurezza della disponibilità del posto.

Ecco perché io desidero chiedere l'intensificazione di queste linee, e spero che l'onorevole ministro, con la sua capacità e competenza, con quel suo amore per le cose marinare, certamente affinato e reso più valido, dopo lunghi anni di sottosegretariato, voglia oggi, da reggitore del Ministero, venire incontro ai desideri che dall'isola si dipartono, tenendo conto che saranno proprio questi miglioramenti ad elevare quel tenore di vita e quelle ulteriori possibilità di sviluppo economico sociale, che da tutte le parti si auspica per la Sardegna.

Arriviamo così al problema della gente di mare

Ed è la prima volta che in quest'aula, discutendosi della situazione della gente di mare, manca una voce: la voce del comandante Giulietti. Tutti, almeno quelli che erano qui con noi nella passata legislatura, ricordano la potenza della sua voce, la sua pettinatura scapigliata, la sua dedizione alla causa dei marıttımi. E proprio io, io che ho dissentito spesse volte da lui, circa l'impostazione di alcuni problemi marinari, per i metodi e per la tattica da lui seguita, desidero, qui, ricordare la sua memoria, la memoria di un uomo che diede tutto se stesso, per oltre cinquant'anni, nella lotta per le rivendicazioni dei marittimi, i quali, cinquant'anni fa erano ancora degli schiavi sulle navi; un uomo che potette morire forse contento, perché aveva, con la sua opera continua, con la sua volontà tenace, con la comprensione del ministro Cappa, potuto efficacemente dare ai marittimi la legge sulla previdenza marinara, che tanto bene ha fatto a quella categoria e che tante miserie ha potuto lenire.

Ma oggi, onorevole ministro, io sono costretto a ricordarle che la VIII Commissione, proprio quando approvò quel provvedimento, votò all'unanimità un ordine del giorno in cui si chiedeva la revisione di certe particolari situazioni – per esempio a favore delle vedove di guerra dei marittimi che non avevano raggiunto il richiesto numero di anni di navigazione – e che, anche nell'altra discussione del bilancio, io ebbi l'onore di presentare con i colleghi Leone e Salerno un ordine del giorno, egualmente accolto, per il perfe-

zionamento di detto già benefico provvedimento. Ecco perché, onorevole ministro, io sono certo che, ancora una volta – ella che tanto legò il suo nome allo studio e alla redazione di quella legge – vorrà rivedere e riesaminare quelle situazioni e portare, una volta di più, un po' di benessere nelle famiglie escluse l'altra volta per il non perfetto meccanismo della legge.

La gente di mare non ha che un solo desiderio: navigare, servire la patria con il proprio lavoro, affrontare gli oceani per portare sempre avanti il nome d'Italia, la bandiera nazionale, ma ha anche necessità di portare a casa un pezzo di pane. Ed oggi il numero dei disoccupati è stragrande, oggi tutte le statistiche dimostrano che almeno una volta e mezzo il numero degli occupati è a terra in attesa di imbarco e molti di questi marittimi non hanno una specifica qualità, non hanno la possibilità di occupare determinati posti.

Ecco perché, onorevole ministro, onorevoli colleghi, io credo che sia necessario affrontare questa situazione e rendere possibile la specializzazione di queste maestranze attraverso dei corsi di istruzione, di specializzazione, attraverso provvidenze che diano ai marittimi la possibilità di non essere eternamente mozzi o giovanotti ma di ascendere a migliori qualifiche con una adeguata preparazione.

L'onorevole Jacoponi ha anche sollecitato la necessità della revisione delle tabelle di armamento. Io non so, se in questo momento, data la caduta dei noli, ciò sia possibile; ma è chiaro - ed io sono certo - che il ministero esaminerà in tutta la sua interezza il problema, tenendo conto dei sacrifici tante volte operati dai marittimi, dalla necessità di non perdere queste maestranze, che dovranno per forza di cose allontanarsi dal mare, per trovare in altri posti, nei lavori di manovalanza generica, la possibilità di vita. Ed è proprio per questa necessità di specializzazione, dopo la qualificazione, che io mi permetto di raccomandare l'urgente bisogno di potenziare le scuole dell'E. N. E. M., di migliorarle nella loro struttura e possibilità economica, affinché in esse, se non i marittimi oggi, almeno i loro figli domani, possano trovare una ben chiara e definitiva preparazione per essere idonei all'imbarco sul nostro naviglio di qualità, per quei traffici di linea che da tante nazioni ci vengono insidiati con una concorrenza a volte insopportabile. Un semplice accenno alla esistenza della bandiera ombra, a questa strana bandiera della quale in Italia abbiamo larga rappresentanza come bandiera panamense, e che lavora in Italia a danno di quegli armatori e di quelle nostre società, che sentono l'orgoglio e l'onore di alzare la bandiera nazionale sopportandone gli oneri.

Arriviamo così al settore caro al cuore dell'onorevole Jacoponi, il quale si è dimostrato veramente un valido, sebbene bonario e comprensivo, difensore dei lavoratori portuali.

Anche per i porti ci sentiamo tranquilli perché vediamo al banco dei sottosegretari un uomo che già l'anno scorso, nella sua relazione pregevole al bilancio dei lavori pubblici, ne affrontò i problemi con la competenza del tecnico, con la precisa volontà di sempre bene operare nell'interesse di tutti: l'onorevole Terranova, il quale oggi potrà, nel settore della marina mercantile, completare, vorrei dire realizzare quella sua visione di ieri e rendersi così architetto benemerito della pesca italiana (egli ha un nome che è un programma: Terranova! - i migliori pescatori del mondo sono di quella terra) ed anche dei porti italiani, nei quali i lavoratori portuali devono trovare una possibilità di vita.

I lavoratori portuali attraversano un periodo di disagio a causa del progresso dei mezzi tecnici e del cambiamento dei traffici. Oggi la nafta, sostituendosi al carbone, rende sempre più difficile l'impiego della mano d'opera. Questa è la conseguenza del progresso; ma bisogna anche considerare che con il progresso i lavoratori si vedono sollevati da fatiche insopportabili, da sforzi mumani che prima rendevano insopportabile il loro lavoro e la loro esistenza. Ecco perché noi non possiamo maledire questo progresso, ma dobbiamo viceversa tentare tutte le strade per aumentare i traffici, per rendere liberi gli scambi, in modo che ciò venga ad equilibrare la riduzione di mano d'opera dovuta al progresso tecnico.

Vi è un'osservazione, nella quale io sono pienamente d'accordo con l'onorevolo Jacoponi, anche perché si tratta di un problema che tocca da vicino la mia città, Napoli. Anche noi abbiamo una grande centrale elettrica, che era stata costruita per funzionare a carbone «Sulcis». Viceversa, questa centrale elettrica funziona a nafta, togliendo così lavoro non solo agli operai portuali di Napoli, ma, quello che è più grave, togliendo lavoro ai minatori sardi, a quei minatori che tanto bisogno avrebbero di vedersi finalmente aiutati dalla collettività nazionale. Ecco perché, onorevole ministro, io spero che ella voglia affrontare questo problema in

legislatura 11 — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

modo da trovare la possibilità di suggerire l'adozione di carbone italiano, evitando anche l'esportazione di valuta pregiata.

E arriviamo al settore della pesca. Una strana fatalità sembra quest'oggi sovrastare la mia relazione. Come avete sentito poco fa, forse l'uomo migliore, il più nobile, colui che aveva avuto più sentimento per i pescatori italiani, Celeste Bastianetto, è scomparso. Può essere un segno della Provvidenza quello di aver commemorato oggi Celeste Bastianetto. Può anche darsi che dalla sua commemorazione nasca in tutti noi la precisa volontà di operare sempre più e sempre meglio per i pescatori italiani, per i 100 mila peveri lavoratori che vivono veramente di stenti. Molti di noi hanno forse mangiato spesso nei nostri borghi marinari pesce freschissimo; ma certo nessuno mai in quel momento ha pensato che quel pesce grondava dei sacrifici, degli stenti, della miseria dei nostri magnifici ma poverissimi pescatori, che ancor prima dell'alba devono uscire dai porti per andare sui luoghi della pesca. Eppure per questi pescatori non vi è nessuna speranza nell'avvenire, nessuna certezza di poter, vecchi, trovare la comprensione della collettività.

La legge di previdenza, sì, è stata preparata, ma manca il finanziamento. Un impegno nasce oggi dalla commemorazione che qui è stata fatta con tanta nobiltà di sentimenti da tutte le parti della Camera: quella legge deve essere finanziata, il Governo e il Parlamento devono ricordarsi di questi 100.000 pescatori, benemeriti e dimenticati.

È necessario anche rivedere tutta la legislazione. Quella della pesca è una legislazione ormai arretrata. Bisogna in ogni modo venire incontro nuovamente alle necessità del settore peschereccio per l'ammodernamento della flotta, per il cambio dei motori, per le riparazioni, per l'acquisto di reti. I pescatori con ciò che ricavano dal pescato non possono affrontare questi oneri.

Inoltre bisogna intensificare la vigilanza, ma per far questo è necessario che le capitanerie abbiano i mezzi a disposizione. Bisogna proteggere la pesca nelle acque che sono fuori dal nostro territorio nazionale, soprattutto là dove l'insidia jugoslava è più che mai presente. Ma, soprattutto, bisogna che nelle nostre trattative si accettino zone nelle quali si abbia la sicurezza che la pesca possa essere effettuata con successo. Ricordiamoci anche della necessità di fare accordi con l'Albania e con la Francia.

Bisogna proteggere questo nostro settore, limitando le importazioni dall'estero o per

lo meno – nel dovuto equilibrio della bilancia valutaria nazionale – tenendo conto, quando si importa del pesce secco, delle necessità dei pescatori italiani, affinché essi non abbiano a pagare, soltanto essi con il loro sacrificio, i bisogni di tutta la collettività.

Ecco perché io personalmente, non come relatore dell'VIII Commissione, ma con l'adesione dei colleghi Ducci e Maniera, mi sono permesso di presentare un ordine del giorno nel quale chiedo all'onorevole ministro la proroga della legge 8 gennaio 1952, n. 20 con cui si autorizzò una spesa straordinaria di 150 milioni per il potenziamento dell'attività peschereccia. Vista la buona disposizione generale di andare incontro ai bisogni dei pescatori poverissimi, veramente i diseredati della classe marinara italiana, mi sono permesso di chiedere il raddoppio di questo stanziamento affinche la nuova proroga abbia un finanziamento di 300 milioni.

Quando ebbi l'onore di far parte dell'Assemblea Gostituente – c'erano allora altri colleghi che le alterne vicende elettorali hanno portato fuori di quest'aula, ma che si sono sempre battuti per le necessità della marina italiana, l'onorevole Camillo Orlando e l'onorevole Salerno – mi occupai della unificazione dei servizi della pesca che ancora oggi sono divisi tra la marina mercantile e il Ministero dell'agricoltura.

Sette anni sono passati ed ogni anno noi abbiamo ripetuto la stessa preghiera. Ebbene, forse soltanto per mostrare una tenacia in questo nostro desiderio, forse per mostrare una caparbietà, indegna di un napoletano che dovrebbe essere filosofo per natura, ancora una volta chiedo che la unificazione dei servizi della pesca sia fatta, perché questa è una necessità per il determinarsi di una politica peschereccia.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, per non sottrarre troppo tempo ai lavori dell'Assemblea ho sintetizzato al massimo possibile la trattazione degli argomenti, rimandando i colleghi alla mia relazione scritta.

Allorché le leggi, da tutti auspicate, per il contributo ai cantieri, per le modifiche alla previdenza marinara, per il credito navale, per il pagamento dei danni di guerra all'industria marinara, per il contributo alla pesca nelle sue varie forme, per la previdenza ai pescatori, per l'assistenza ai lavoratori portuali, per le agevolazioni fiscali, verranno in discussione, approfondiremo i singoli problemi, uniti tutti i settori con cuore ed anima marinara, per questa nuova tappa dello sviluppo della nostra gloriosa marina mercantile.

Ora, nel ricordo dei suoi purissimi figli, deceduti in mare, con lo sguardo in alto verso la nostra bandiera ed oltre, più in alto, verso il cielo infinito, salutiamo tutti i lavoratori del mare e piace a me, da napoletano, inviare da questa tribuna un saluto alla grande Genova, cui tanto è dovuto dall'economia marinara e cui tanto, ancora di più, potrà esser dovuto se lo vorranno i suoi uomini migliori.

Ancora una volta al binomio Genova-Napoli è più saldamente che mai unita Trieste italianissima; e noi, convinti come siamo che queste tre grandi città marinare, con l'infinita schiera dei porti minori, siano l'apparato respiratorio nazionale, senza il quale ci sarebbe asfissia e morte, rendendoci conto che non la rivalità ma la collaborazione possa giovare alla collettività nazionale, ci permettiamo di chiedere ai colleghi di tutti i settori un atto di fede nell'immancabile destino dell'Italia marinara, dando, sia pure come benevola attesa, sia pure con riserva, l'approvazione al bilancio della marina mercantile. (Applausi — Congratulazioni).

Presentazione di un disegno di legge.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio, il disegno di legge:

« Concessione alla Valle d'Aosta di acconti sulle quote di proventi erariali, per gli anni 1951, 1952 e 1953 ».

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.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, consentitemi che mi rallegri per la discussione di questo bilancio e soprattutto per l'aumentato interesse ai nostri problemi marinari.

Ringrazio tutti gli intervenuti per il contributo sereno, impegnativo, responsabile che hanno portato a questa discussione. Ringrazio anche gli sfortunati presentatori degli

ordini del giorno, soprattutto coloro i quali, come il conterraneo onorevole Maniera, che non hanno potuto svolgerli. E debbo dare atto ai presentatori degli ordini del giorno che anche essi hanno voluto portare una collaborazione effettiva alla valutazione ed alla soluzione dei nostri problemi. Risponderò sia pure brevemente, ma particolarmente, all'inizio di questa mia esposizione, ai singoli intervenuti.

L'onorevole Jacoponi ha trattato un problema che riflette il vitto di bordo degli equipaggi, ma gli debbo osservare che anche se sul piano umano il problema sarà dal Ministero della marina mercantile controllato, è materia che viene regolata da accordi sindacali, e le autorità marittime e consolari hanno il dovere di intervenire tutte le volte che inosservanze siano state concretamente rilevate.

L'onorevole Jacoponi mi ha anche chiesto se sia vero che tre armatori italiani ammessi ai benefici della legge 25 luglio 1952, n. 949, abbiamo rinunziato alla costruzione delle rispettive navi.

Al riguardo desidero precisare che in base alla legge predetta sono state inoltrate 19 domande di ammissione per la costruzione di navi-cisterna, per complessive tonnellate 286.500. Tutte le costruzioni assegnate sono state iniziate, salvo quella della società «Argea» di 18 mila tonnellate, per la quale la medesima società ed il cantiere hanno richiesto ed ottenuto una proroga di cinque mesi, che scade il 23 febbraio 1954.

Lo stato di avanzamento di tutte le suddette navicisterna, al 30 settembre 1953, variava da un minimo del 10,24 per cento a un massimo del 98,90 per cento. Sono state finora varate quattro unità e consegnata in data 20 ottobre corrente, una cisterna da 15 mila tonnellate lorde, costruita dal cantiere « Ansaldo ».

L'onorevole Jacoponi mi ha chiesto, provvedimenti in favore della pesca atlantica. Tale richiesta forma oggetto anche di un ordine del giorno dell'onorevole Angelini, sul quale esprimerò la mia opinione quando, dopo la mia esposizione, la Camera sarà chiamata a votare.

Sulla trasformazione del traffico portuale, onorevole Jacoponi, ella avrà l'amabilità di ascoltare quanto in sede di merito avrò l'onore di esporre.

L'onorevole Ducci, che indubbiamente è un competente di questioni marinare e di problemi marittimi – e smentisce ancora una volta quel detto secondo cui gli avvocati non sono mai dei tecnici, perché egli è un tecnico, e

glie ne do volentieri atto – ha lamentato che, dal punto di vista quantitativo, non avremmo raggiunto ancora il livello prebellico.

La questione, onorevoli colleghi, è estremamente dibattuta. ed io credo che fino a quando la statistica sarà una dinamica imposta ai cervelli degli uomini politici, sulle statistiche non ci troveremo mai d'accordo.

Comunque, 10 debbo dire, onorevole Duccioche, a parte il superamento o meno – sia pure tenuto conto di una osservazione molto esatta che ella ha fatto, cioè l'aumento della popolazione italiana e le sue aumentate esigenze – un fatto è certo: che quantitativamente noi siamo al livello prebellico.

Per quanto riguarda la situazione qualitativa, risponderò più tardi, ma è un argomento sul quale possiamo essere tutti d'accordo. Largamente dibattuto dalla stampa, largamente ripreso dagli uomini politici, il problema della valutazione o della qualificazione qualitativa del naviglio è un problema che deve essere affrontato.

L'onorevole Ducci ha chiesto anche dei chiarimenti sulla nota questione delle cosiddette commesse americane contro l'esportazione di riso. Desidero dare a lui, ed anche a coloro che se ne sono occupati al di fuori dell'aula parlamentare, quelle poche notizie delle quali il mio Ministero è a conoscenza. Dico questo perché l'operazione non riguarda il Ministero della marina mercantile, né lo ha mai riguardato. E, per essere esattissimo, onorevole Ducci, leggo: « Nel luglio scorso la società Finmeccanica ha negoziato e concluso con il signor Carlo Isola la fornitura di 11-13 turbo-cisterne di alta classe, con l'intesa che i contratti sarebbero divenuti operanti non appena il Governo italiano avesse concesso licenze di esportazione di riso per un quantitativo inizialmente indicato in 150 mila tonnellate. A confronto dei predetti contratti con la Finmeccanica e del contratto di una turbo-cisterna negoziata dai cantieri di Taranto con lo stesso signor Isola, il Ministero del commercio con l'estero ha proceduto in data 10 settembre ultimo scorso all'emissione di licenze limitatamente ad un quantitativo di 87 mila tonnellate di riso. La limitazione accettata dal signor Isola è derivata dalla necessità di utilizzare solo il quantitativo di riso eccedente rispetto ad ogni altro impegno assunto. Essendo subito sopravvenute difficoltà di assorbimento da parte del paese che avrebbe importato il riso di cui tratta l'operazione, le licenze sono rimaste tuttora inoperanti così come quelle emesse in favore del settore canapiero. La Finmeccanica è attualmente in attesa che da parte del signor Isola o dei suoi mandanti venga provveduto alle aperture di credito in conformità alle intese con gli stessi rappresentanti e a seconda delle quali, tenuto conto delle complesse operazioni connesse per la raccolta dei fondi, i crediti, fino alla concorrenza del 45 per cento degli importi contrattuali, vengano aperti entro 60 giorni circa dalla data di emissione delle licenze, e cioè all'incirca verso il 10 novembre prossimo venturo. Nel frattempo sono in corso contatti fra le parti contraenti per la messa a punto dei dettagli tecnici inerenti alla costruzione delle navi ».

L'onorevole Ducci chiede che si attui al più presto una legge organica sulle costruzioni navali che dovrebbe avere, in particolare, la finalità di permettere alla Finmare di dotare le linee per passeggeri, di navi capaci. A questa richiesta, se mi consente, onorevole Ducci, le darò risposta più tardi, sia pur brevemente, tanto più che mi è parso che questo problema sia stato veramente il problema di fondo di tutta la discussione parlamentare. Dirò la mia opinione personale, poiché non è detto che debba essere proprio la presentare al Parlamento la legge da più parti intensamente invocata.

L'onorevole Ducci ha anche rilevato la necessità di migliorare il trattamento economico e previdenziale della gente del mare, ed ha affermato che le condizioni attuali sono assai lontane per disparità dalle condizioni che vengono fatte a questo personale ui paesi stranieri. Avrei gradito, onorevole Ducci, e la pregherei in modo particolare di farlo, che ella mi documentasse. Io non desidero affermare alla Camera che il trattamento previdenziale ed assistenziale e di pensione sia il migliore, che cioè esso risponda alle esigenze moderne e soprattutto alle necessità umane, ma debbo dire che già un gran passo si è fatto e che io mi propongo, e il Ministero soprattutto si propone, di fare il resto con la collaborazione e con il consenso del Parlamento. Sono allo studio dei correttivi per rendere più efficienti tali provvidenze e particolarmente in materia di revisione delle tabelle di competenze medie che sono quelle che veramente hanno presentato motivo a censure. Per quanto si attiene al problema della pesca, onorevole Ducci, poiché vi sono molti ordini del giorno al riguardo, mi riservo di parlarne subito facendo il cammino inverso che ha fatto l'onorevole Mazza nella sua relazione.

L'onorevole Cafiero si è dimostrato contrario alla nazionalizzazione dell'industria armatoriale. Gli debbo dire che nessuno

pensa a nazionalizzare l'industria armatoriale. Ricordo il discorso dell'onorevole Saragat in sede di discussione dinanzi a questo ramo del Parlamento del bilancio della marina mercantile: lo stesso onorevole Saragat in epoca ormai remota ebbe a dire che non si poteva parlare in un paese ad economia mista (questa è una mia valutazione) di un armamento nazionalizzato. Quindi io penso che dubbi, perplessità e timori in questo campo siano completamente infondati.

Ella ha anche accennato che non bisogna costruire navi cosiddette di prestigio, perché antieconomiche. Sulla questione del prestigio della bandiera le risponderò più tardi; ma poiché debbo darle atto di avere ammesso che la Finmare deve procedere a qualche nuova costruzione, mi permetto di dirle che proprio questa è una politica di prestigio della bandiera italiana, rispondente a vitali necessità economiche.

Ella ha fatto anche presente la necessità di assicurare un ritmo adeguato alle riparazioni navali che interessano l'80 per cento dell'attività dei medî e piccoli cantieri, ed il 100 per cento delle officine meccaniche. Ha ragione, onorevole Cafiero: le sue intenzioni sono anche le nostre ed io mi auguro che si possano mettere d'accordo le opposte esigenze, ma che soprattutto si possa insieme dar lavoro ai cantieri grandi, medî e piccoli ove ottime maestranze hanno sempre onorato l'arte cantieristica italiana.

Credo che, se ella non dovesse dichiararsi sodisfatto di questa mia risposta diretta, forse dovrà essere pago di quanto avrò modo di dire sulla politica generale della marina mercantile italiana.

Onorevole Simonini, debbo ringraziarla in modo particolare per il suo intervento che è stato geniale, intelligente e soprattutto pieno di buon senso; una qualità che del resto ella ha sempre dimostrato e che io non posso da questo banco non ricordare avendo avuto il piacere e l'onore di collaborare con lei al Ministero della marina mercantile e di conoscere molto da vicino la sua passione per i problemi del mare. Questa passione, acquisita nel momento in cui una svolta della vita politica l'ha portata sul mare, ella ha conservato, ed il mare ha in lei un amico di più: almeno di questo, a nome dei marittimi italiani, io la ringrazio oggi e la ringrazio anche del contributo che ella portato in questa discussione.

Mi permetto di dissentire su quanto ella ha affermato circa una particolare situazione che in questo momento non è il caso di illustrare alla Camera, cioè sulla carenza di una certa impresa armatoriale baleniera. L'iniziativa era ottima. Vi sono state forse delle incomprensioni, vi è stata inizialmente, penso, una deficienza di capitale. Comunque, l'impresa è andata all'aria.

Debbo essere d'accordo invece con lei che si è fatto molto in Italia per la marina mercantile, anche nel periodo in cui ella ha retto il dicastero al quale il suo nome resta legato con quelli degli onorevoli Saragat, Aldisio (che è stato il primo ministro), Petrilli e Cappa, con il quale ho collaborato per oltre due anni.

Onorevole Semeraro, ella ha parlato della pesca e ha chiesto, attraverso un ordine del giorno, molti milioni che mi auguro di poter trovare, ma soprattutto mi auguro che li trovi il ministro del tesoro.

Ella ha accennato alla possibilità di stipulare accordi con l'Albania e con altri paesi, alla necessità di destinare dei fondi particolari ai pescatori di Brindisi. Noi vorremmo, onorevole Semeraro, stipulare accordi con tutti i paesi, ma bisogna che gli accordi siano possibili. Se l'Albania ci darà la possibilità di stipulare un conveniente accordo economico di pesca, noi lo faremo ben volentieri come stamanı sollecitava l'onorevole Di Stefano. X L'onorevole Colasanto, che non vedo in questo momento in aula e al quale consegnerò questa mia risposta, ha redatto un ordine del giorno che definisco universale, perché ha trattato tutti i problemi e ha invocato tutte le soluzioni.

PRESIDENTE. È il Cantù degli ordini del giorno! (Si ride). × TAMBRONI, Ministro della marina mer-

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Esatto. Ed è per questo che è difficile dare una risposta all'onorevole Colasanto, perché la materia è veramente senza confini, starei per dire sconfinata come i grandi oceani.

Comunque, debbo ringraziare l'onorevole Colasanto della passione che lo ha sempre animato per i problemi della pesca e per i problemi marittimi.

L'onorevole Bardanzellu ha l'altro ieri appassionatamente fatto vibrare le corde sentimentali, intendiamoci, giustamente sentimentali, della sua robusta e a me molto cara terra di Sardegna. Un grande avvocato è anche un provetto uomo politico e l'onorevole Bardanzellu ha discusso con competenza i problemi; per altro, non ha visto che la Sardegna.

Ora, i sardi sanno che io sono un amico della Sardegna: la mia amicizia conta poco,

ma un atto di solidarietà conta sempre qualcosa nei rapporti umani.

Quando ho potuto, ho aiutato i sardi: recentemente ho disposto una seconda corsa Civitavecchia-Cagliari. L'onorevole Bardanzellu mi ha chiesto molte cose. Io devo dire al collega che attualmente le comunicazioni con la Sardegna sono molto migliorate. Me ne ha dato atto egli stesso. Mi ha aggiunto: « Ci avete dato delle navi fin troppo lussuose. Di quei saloni fatene cabine ». Ma non risolveremmo il problema, onorevole Bardanzellu, perché potremmo ricavare al massimo 40-45 postiletto da quei saloni, ed il problema del traffico passeggeri dal continente alla Sardegna non sarebbe risolto. Il che, sotto un certo aspetto, è motivo di compiacimento, perché sta a significare che i traffici fra l'isola e il continente si infittiscono e che i sardi vengono molto volentieri nel continente.

Penso di poter dire alla Camera, e soprattutto ai rappresentanti della Sardegna, che è in programma la costruzione di una sesta nave, e aggiungo che tutto quanto dal mio Ministero potrà essere fatto per migliorare e infittire le comunicazioni con la Sardegna sarà fatto. Ho sempre affermato che la Sardegna è territorio metropolitano (e credo che lo pensino tutti), e che, se la Sardegna ha avuto la sfortuna di essere un'isola, deve avere la fortuna di essere collegata alla madrepatria.

Onorevole Di Stefano, ella è stato l'ultimo oratore di questa discussione generale. Mi diceva questa mattina nel « transatlantico » che ella era un profano, un dilettante di problemi marittimi. Io le ho detto, compiacendomi con lei, che ella è un competente di problemi marittimi, tecnicamente marittimi: ella è un docente di economia, ed è evidente questa sostanza primaria nel suo intervento di stamani. Ella ha prospettato esigenze notevoli, alle quali – se mi consente – risponderò più tardi, perché i problemi che ella ha trattato sono problemi di politica generale.

E così vengo alla mia esposizione. Incomincerò dalla pesca. Ho sempre chiamato i pescatori « proletari del proletariato italiano » e per questo do alla pesca un diritto di precedenza.

Fino al momento in cui io vi parlo, sono state spese, per l'armamento peschereccio, ben 1.632.575.000 lire, ed è in corso di applicazione la proroga alla cosiddetta legge 75 per un altro miliardo. Hanno beneficiato finora delle provvidenze governative, per l'articolo 2, l'articolo 26, l'articolo 27, l'articolo 15 e l'articolo 18 della legge n. 75 ben 681 unità pescherecce.

Una politica peschereccia come la invocava l'onorevole Mazza è auspicabile, non sempre è possibile, né facile. Ho avuto occasione più volte di ripetere che i pescatori sono, forse per la natura stessa del loro mestiere, degli individualisti, talvolta degli sbandati, quasi sempre degli isolati. Oggi il pescatore comincia a comprendere la necessità indilazionabile dell'associazione. E il pescatore associato alle cooperative, cioè a strumenti economici di estrema validità, sta ricevendo i primi frutti di questa sua partecipazione.

Il Ministero della marina mercantile ha potuto, anche recentemente, al fine di ridurre i costi d'esercizio della pesca e di dare agli operatori mezzi più idonei e più sicuri, in vista anche della cessazione delle provvidenze per gli acquisti di attrezzi per natanti da pesca, far predisporre, d'intesa col Ministero del tesoro, un provvedimento mediante il quale circa 2.800 proprietari di natanti azionati con motori a benzina potranno, con un finanziamento a bassissimo tasso di interesse e a lungo ammortamento, sostituire gli attuali mezzi di propulsione con motori marini azionati a gassogeno. Con tale sostituzione, che è necessità molto sentita dai pescatori, si verrebbe a dotare i loro mezzi di motori più sicuri e più economici; il che, in conseguenza, porterà ad una riduzione molto sensibile dei costi d'esercizio.

Quanto alle agevolazioni cui si è fatto cenno, io preciso che attualmente, in seguito alla costante azione svolta dal mio Ministero, il prezzo del gasolio è di lire 2.600 al quintale, pari a lire 21,85 al litro, mentre nel 1947 era di ben lire 4.887 al quintale. Il prezzo del petrolio destinato alla pesca è di lire 3.600 al quintale, pari a lire 29,20 al litro, mentre nel 1950 esso veniva ceduto ai pescatori al prezzo nazionale di lire 12.330 al quintale.

Il Ministero si propone ed intende di difendere con ogni mezzo il patrimonio ittico nazionale dalle azioni dei pescatori di frodo, pur non disponendo, le autorità marittime, di adeguati mezzi nautici; ed io mi auguro che il futuro bilancio dia la possibilità di provvedervi. Con il concorso della guardia di finanza, si è operato attivamente per reprimere i reati in materia di pesca, che sono estremamente dannosi alla fauna peschereccia ed estremamente pericolosi alla vita umana.

Per la pesca nelle acque estere, ho già detto all'onorevole Semeraro Santo che il Ministero qualche cosa fa e posso dire alla Camera che per la Libia si è ottenuto di recente che 12 imbarcazioni nazionali possano pescare le spugne nelle acque della Tripoli-

tania. Per la Tunisia ho avuto l'occasione di parlare con il residente francese due anni or sono, ma c'è tutto un fermento indigeno di indipendenza che la Camera ben conosce e che non consente agli italiani di tornare ad operare come pescatori sulle coste tunisine.

Credito peschereccio. Da più parti è stato invocato il ripristino del concorso dello Stato per il credito peschereccio. Con la legge 10 gennaio 1952, lo Stato si è impegnato a pagare nella misura del 3 per cento un suo concorso nei finanziamenti alla pesca. Sono state numerose le domande e le richieste sono andate di mano in mano aumentando, ciò che dimostra il favore incontrato da questa forma di assistenza.

Importazione dei prodotti ittici. Pregherei i colleghi che sono intervenuti su questo scottante problema di interessarsene anche in sede di discussione del bilancio del commercio estero. Il Ministero della marina mercantile ha prospettato quando ha potuto, il che significa sempre, la necessità di ridurre l'importazione di prodotti ittici, ma evidentemente vi è una politica delle importazioni e delle esportazioni cui deve provvedere il Ministero del commercio estero. A noi è demandata la tutela delle categorie che cadono sotto la competenza del Ministero della marina mercantile. Il personale navigante della pesca può essere calcolato in Italia in una cifra molto cospicua, dalle 118 mila alle 120 mila unità delle quali circa 18 mila imbarcate sul naviglio adibito alla pesca meccanica (navi da pesca e motopescherecci), le altre su barche a motore e removeliche.

Un problema che interessa particolarmente i pescatori è quello della previdenza. Molti colleghi lo hanno rilevato, ma io ho il dovere di rispondere che, mentre per i pescatori imbarcati su navi da pesca meccanica si è giunti ad un risultato sodisfacente con la legge 25 luglio 1952 che riconosce il trattamento previdenziale della gente di mare, non altrettanto si è potuto conseguire per i pescatori della piccola pesca, in quanto in tale settore manca completamente la base contributiva e quindi la capitalizzazione necessaria agli istituti di previdenza per la corresponsione delle pensioni. A tale proposito il Ministero del lavoro, d'accordo con quello della marina mercantile. ha predisposto una schema di disegno di legge, ma il reperimento delle somme necessarie si presenta molto difficile, mancando la figura del datore di lavoro. Nel frattempo si è provveduto a ripristinare a favore della maggior parte delle cooperative esistenti, circa 300,

la corresponsione degli assegni familiari e a favore dei pescatori riuniti in cooperative, circa 46 mila, le assicurazioni generali obbligatorie.

Altro problema è quello delle case ai pescatori. Il Ministero è intervenuto più volte a favore dell'apposito Istituto validamente presieduto da un nostro collega, l'onorevole Gaspare Pignatelli, il quale sta dedicando all'Istituto stesso la sua intelligenza, la sua capacità e soprattutto la sua fede. Ora, l'onorevole Pignatelli sa che il Ministero ha aiutato l'Istituto a superare una fase critica in cui era venuto a trovarsi. Lo aiuterà, anche indirettamente, per le fasi successive e devo dire alla Camera che l'Istituto ha cominciato a funzionare ed è riuscito già ad ottenere finanziamenti per oltre 3 miliardi con i quali ha iniziato la costruzione delle prime case a Termoli, a Scardovari e in altre località. Sta molto a cuore ai pescatori l'assistenza degli orfani. In Italia vi sono tre istituti, ma sono piccole entità. Uno è a Pellestrina per 100 posti, l'altro è al Fusaro per 50 posti, il terzo a Chioggia per 35 posti. Attualmente stanno sorgendo altri due istituti, l'uno a Porto Garibaldi per 200 posti e l'altro a Gallipoli per 400 posti. Ma quest'ultimo non sarà riservato soltanto ai figli dei pescatori.

Pesca atlantica: tra le attività dell'armamento peschereccio, credo meriti una particolare menzione quella della pesca atlantica esercitata sinora dalla sola Compagnia generale italiana della grande pesca, Genepesca, che, sia pure sorretta dal contributo statale, ha ricostituito la propria flotta minorata dagli eventi bellici. Si tratta di una iniziativa che assicura lavoro e benessere a parecchie famiglie sia di naviganti che di operai, con uno stabilimento in Livorno, il quale non può non riscuotere la simpatia del Governo, che ha allo studio gli opportuni provvedimenti per agevolare gli sviluppi stessi e per potenziare la sua struttura di industria nazionale.

Gente di mare: il fatto di maggior rilievo che interessa i lavoratori marittimi è stata la riapertura delle immatricolazioni, su cui mi pare abbia parlato anche l'onorevole Ducci. Si è tornati, dopo una pluriennale sospensione delle immatricolazioni, alla normalità in questo campo. Si è detto da taluno – non ricordo chi – che le immatricolazioni potevano anche non essere consentite. Mi permetto di obiettare che la richiesta di un certificato che dia la possibilità di un lavoro non può essere non sodisfatta. Il libretto di navigazione è un libretto di lavoro: comunque la nostra marina mercantile aveva bisogno di classi giovani e

queste nuove classi giovani consentiranno quell'effettivo miglioramento nella categoria della gente di mare che, secondo me, si dimostra indilazionabile.

Per quanto attiene all'impiego del personale marittimo, è stato raggiunto un accordo con il Sindacato generale degli armatori che ha assunto per un biennio, a decorrere dal 1º maggio 1953, il preciso impegno di imbarcare in soprannumero per ogni anno un numero non inferiore a 50 giovani muniti di brevetto di radiotelegrafisti.

In merito al collocamento della gente di mare, si è cercato di venire incontro agli elementi dei centri in cui maggiore è la disoccupazione. È in corso di esame la possibilità di un turno unico nazionale di collocamento per le navi della società « Italia ». Analogamente, per superare la sperequazione determinatasi nei turni particolari della società « Turrenia » a Napoli e Civitavecchia, principalmente in seguito allo spostamento a Napoli del porto capolinea di navi sociali, è stato stabilito di addivenire alla fusione dei due centri in un unico turno con sede in Napoli.

Sarà sodisfatto l'onorevole Golasanto di sapere che in questo momento sono in corso di completamento le modalità di attuazione del nuovo turno in modo da contemperare le esigenze dei marittimi dei due centri interessati.

Nel campo assistenziale, accenno alla circostanza che il 31 dicembre 1952 ha avuto termine la gestione relativa al sussidio dei marittimi in attesa di imbarco e che per altro tale sussidio cesserà il 31 dicembre di questo anno.

Previdenza marinara: la previdenza marinara, come ho avuto occasione di dire poco fa all'onorevole Ducci, ha avuto piena attuazione nei confronti di tutti i pensionati marittimi e spiegherà fra breve tutta la sua efficacia in favore di coloro che, avvalendosi della facoltà concessa dagli articoli 18 e 19, hanno chiesto di trasformare le proprie forme previdenziali, rappresentate da contratti assicurativi sulla vita o da conti individuali fruttiferi o da pensioni liquidate secondo le leggi ex austroungariche, in trattamento di pensione da liquidarsi in base al decretolegge 19 ottobre 1933. Alcune manchevolezze e imprecisioni della citata legge, che sono apparse evidenti nella pratica applicazione di essa, formeranno oggetto di un provvedimento allo studio, inteso ad eliminare gl'inconvenienti lamentati. In tale occasione potrà essere esaminata l'opportunità di estendere alla previdenza marinara le norme più favorevoli che, specie in materia di pensione ai superstiti, sono contenute nell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

Lavoro portuale. L'Amministrazione della marina mercantile non ha mancato di seguire con vigile attenzione la consistenza numerica delle compagnie portuali allo scopo di renderle corrispondenti alle effettive esigenze dei traffici. Tuttavia, allo scopo non soltanto di assicurare maggiore occupazione agli operai, ma anche di garantire migliori condizioni di vita ai lavoratori occasionali che, pur senza partecipare a tutte le provvidenze, intervengono nell'esecuzione, guotidianamente o quasi, delle operazioni portuali, non ha mancato di procedere alla riapertura dei ruoli di parecchie compagnie, come quelle di Porto Torres, Portici, Marina di Carrara, Viareggio, Cagliari, Olbia, Chioggia, Savona e Piombino; riapertura che ha consentito l'iscrizione di altre 239 unità. Coloro che si occupano di questi problemi sanno perfettamente che, allo scopo di assicurare ai lavoratori iscritti alle compagnie un salario giornaliero minimo anche in caso di temporanea contrazione del traffico, è stato istituito un fondo per l'assistenza economica ai lavoratori portuali; e pertanto, ai fini della determinazione di tale salario giornaliero, le compagnie portuali vennero ripartite in tre categorie. Col 1º gennaio 1953 tale salario è stato fissato in tre rispettive categorie: di 1.000 lire per quelle di prima categoria, di 700 lire per quelle di seconda, di 500 per quelle di terza. Per far fronte alle necessità del bilancio speciale del lavoro portuale e andare incontro con mezzi più adeguati ai bisogni dei lavoratori portuali, si è prospettato di aumentare il contributo di cui all'articolo 1279 del codice della navigazione. Il provvedimento relativo del Ministero di grazia e giustizia sarà quanto prima presentato al Parlamento.

Ma questa parte della mia esposizione non sarebbe completa se non parlassi anche, sia pure brevemente, dell'occupazione o della disoccupazione dei marittimi in genere. La recente inchiesta sulla disoccupazione ha avuto il merito – secondo me – di promuovere anche nel campo delle industrie del mare delle ricerche che hanno in modo particolare puntualizzato l'importanza delle industrie stesse dal punto di vista economico. Comunemente, per giustificare le ragioni di un pressocché generale disinteressamento per le opere marittime o in genere del mare nel nostro paese, si dice che esse sono di secondaria importanza per l'esiguità del personale impiegato. È un'affermazione generica che si è fatta strada

e che, come tutte le affermazioni generiche e superficiali, è difficile oggi rettificare. Ebbene, valgano le cifre, anche se brevi. Vi sono in Italia 40 mila marittimi circa, effettivamente imbarcati; altri 30-40 mila marittimi effettivi in attesa d'imbarco (e raddoppiamo: 80 mila); oltre 100 mila (100-115 mila) pescatori, 20 mila lavoratori portuali tra permanenti e occasionali; 40 mila operai dei cantieri navali, oltre a varie altre diecine di migliaia di persone direttamente o indirettamente interessate. Si giunge a un complesso, onorevoli colleghi, di oltre 300 mila lavoratori attivi che, con le loro famiglie, rappresentano oltre un milione o un milione e mezzo di italiani che in maniera diretta o indiretta traggono i loro mezzi di vita dal mare.

Debbo anche rilevare con compiacimento che il numero dei marittimi imbarcati sulle navi da traffico, nell'immediato dopoguerra ridottisi a poche migliaia di persone, si avvia oggi verso le 40 mila unità, alle quali si aggiungono 10 mila marittimi e pescatori impiegati sulle navi da pesca di altomarc e circa 4 mila imbarcati sulle navi battenti bandiera estera. E viene così raggiunta a un dipresso la stessa occupazione dell'anteguerra, quale fu rivelata dal censimento industriale-commerciale del 1938, quando fu stabilita nel numero di 39.482 persone la cifra degli imbarcati sulle nostre navi da traffico.

Ed è questa un'altra conferma che il processo ricostruttivo della nostra flotta è ormai completato e che bisognerà pensare, si, a nuovi sviluppi per poter dare lavore alle masse crescenti dei nostri marittimi, ma a nuovi sviluppi che saranno il completamento degli sviluppi già raggiunti. Poiché, se le cifre dell'occupazione sono da considerare in sé e per sé lusinghiere, d'altra parte non possono farci dimenticare l'elevato numere degli iscritti ai turni di imbarco degli uffici di collocamento. E se per gli ufficiali e gli specialisti si è ormai in una situazione vicina all'equilibrio, il numero degli iscritti ai suddetti turni è invece paurosamente elevato per le categorie non qualificate. Ho detto paurosamente elevato. Tra le indagini eseguite in occasione della inchiesta sulla disoccupazione cui ho fatto or ora riferimento, ve n'è una particolarmente significativa, riguardante il numero degli imbarcati nell'anno 1951 per ciascuna delle 58 qualifiche del personale di bassa forza nei ciaque porti di Genova, Napoli, Palermo, Venezia, Trieste, che raccolgono il 75 per cento degli iscritti e oltre il 907per cento degli imbarcati. Si tratta di porti dove le condizioni dei marittimi sono meno difficili che negli altri. Ebbene, nel 1951, su una media di 7.328 mozzi iscritti, onorevole Mazza, si ebbero 957 imbarcati; su 3.100 piccoli di camera, 502 imbarcati; su 2.116 carbonai iscritti, 623 imbarcati; su 2.421 garzoni e mozzi di cucina, 816 imbarcati. Mentre la situazione si capovolge per i fuochisti, i pasticcieri, i macellai, i frigoriferisti, tutti più o meno specializzati. C'è carenza di personale specializzato.

Il problema che si pone, pertanto, è, come voi vedete, onorevoli colleghi, che la nostra flotta continui ad aumentare la propria consistenza. E soprattutto si pone anche un'altra conseguenza in analogia con quanto è stato accertato per tutte le categorie operale dalla inchiesta suddetta: anche per la marina mercantile si presenta l'urgenza di un maggiore sviluppo della istruzione tecnico-professionale.

D'altro canto, con l'apertura delle matricole, il numero dei marittimi non qualificati - lo dico soprattutto ai colleghi che si occupano prevalentemente per la loro residenza del problema dell'imbarco dei marittimi non qualificati - che si iscriveranno nei turni, risulterà sempre più elevato e non si vede come ciò potrà favorire il mantenimento del sistema dell'avvicendamento. Se, come ho ricordato con dati di fatto e anche per le ragioni che in passato sono state agitate, per svolgere periodi di imbarco prescritti come tirocinio necessario, occorreranno quattro-cinque anni e forse anche più è evidente che il gonfiamento degli iscritti in tale categoria è dovuto alla esistenza di molti marittimi occasionali, per così dire, i quali vivono con altre risorse. È, quindi, la necessità qualitativa del reclutamento quella che a questo punto mi impone di dire che non bisogna imbastardire la professione marittima, e che necessita trovare un accordo con le organizzazioni interessate, una via comune per garantire ai veri marittimi il modo di formarsi e di attrezzarsi tecnicamente per l'esercizio dignitoso della propria professione. Una categoria di lavoratori, dunque, che deve sapersi difendere e che deve essere difesa per conservare quelle tradizioni del passato che nel presente, occorre riconoscere, sono state m gran parte attenuate.

I porti e i problemi portuali. Un aspetto, debbo dire, rilevante della nostra politica marinara è certamente quello che riguarda i porti e la politica portuale. Benché non sia competenza del mio dicastero parlare sull'argomento delle opere marittime, desidero

legislatura 11 — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

porre in rilievo come i porti a questo riguardo, come anche nei riguardi delle attrezzature meccaniche e della loro organizzazione funzionale, sono rientrati pienamente nella loro normalità, e, vorrei dire, nella loro funzionalità. Se vi è qualche opera che attende ancora il totale ripristino, molte altre di nuove se ne sono aggiunte, a quelle ricostruite, in modo che l'aumentato traffico che si registra non trova limitazione alcuna di ricettività.

Ma come per alcuni settori del traffico, specialmente per quello petrolifero, gli sviluppi sono stati superiori a qualsiasi aspettativa, e promettono ulteriori espansioni, così i programmi, gli studi e le realizzazioni in corso non mancano. Si tratta, come ognuno sa, di opere eccezionalmente costose ma di esse alcune veramente indispensabili. Lo aumento del traffico, d'altra parte, va assumendo dimensioni veramente considerevoli.

Nella relazione della Commissione, da me dianzi richiamata, sono ampiamente commentati i dati del 1952, nel quale anno, pur nei più angusti confini della patria, le cifre del 1939, essendo allora elevate, sono state sensibilmente superate.

Includiamo anche il traffico dell'italianissimo porto di Trieste in questa statistica. Il movimento totale delle merci sbarcate e imbarcate nei porti dello Stato superò i 47 milioni di tonnellate, contro i 46 del 1939, e, come dicevo, il progresso è continuo. È continuato, anzi, nel primo semestre di questo anno. Il movimento delle merci nei porti dello Stato, nella prima metà del corrente anno, ha raggiunto 26,6 milioni di tonnellate contro 23,6 milioni dello stesso periodo nello scorso anno, con un aumento di circa il 13 per cento. Ciò vuol dire che, se non muterà il ritmo di incremento, per la prima volta nella storia del nostro paese noi avremo un movimento portuale superiore ai 50 milioni di tonnellate annue. Non è soltanto l'incremento del movimento dei prodotti petroliferi il determinatore di tale incremento o di tale sviluppo; ma è, invece, importante, che in questo anno notevole sia stato il novimento dei carichi secchi benché non siano ancora disponibili cifre particolareggiate. L'importanza di questo fenomeno va oltre l'aspetto semplice del problema portuale perché l'Italia è uno dei pochi paesi dove negli ultimi tempi si sia riscontrato aumento e non riduzione dei traffici. Ed è essenziale segnalare il fatto che di questi sviluppi sono partecipi un po' tutti i grandi porti italiani, chi più, chi meno. Sicché non può non destare

una certa sorpresa il dover trovare su quasi tutti i giornali che rispecchiano le opinioni locali o gli interessi locali segni di indubbio malumore per un traffico che non si sviluppa secondo determinati desideri; con la conclusione che non si verificano quegli auspicati fenomeni e che pertanto la colpa è del Governo che trascura gli interessi di questo o di quell'altro porto.

Questo discorso 10 lo rivolgo soprattutto a due grandi porti italiani: a Napoli e a Venezia: ed accomuno Napoli con Venezia, onorevole Mazza; porti nei quali gli sviluppi del traffico vanno superando abbondantemente le misure prebelliche. Per Napoli mi permetto di ricordare che tutte le opere marittime di una certa importanza sono ormai ricostruite. La stazione marittima, come hanno potuto constatare i partecipanti al recente congresso internazionale della navigazione, è una delle migliori del mondo; ma essa è stata ricostruita dalle rovine totali e riattrezzata grazie all'intervento diretto del mio Ministero. Altre gravi lacune del porto stanno per essere colmate, come la ricostruzione della capitaneria di porto, mentre nuove opere si avviano alla ricostruzione, come il bacino di carenaggio e la darsena dei petroli. Tutte queste opere sono un progresso ed anche una conseguenza dei considerevoli sviluppi del traffico locale. Per cui si può tranquillamente affermare che il Governo ha una parte non piccola nel merito che oggi Napoli si sia piazzata ai primissimi posti del traffico mediterraneo, come del resto era e deve essere nelle sue legittime aspirazioni. L'obiezione che si fa comunemente è che il movimento portuale di Napoli sia costituito in prevalenza, cioé per oltre due terzi circa, da petroli sbarcati ed imbarcati. ı quali hanno una influenza assai limitata sulla prosperità dell'emporio. Ma se è innegabile che il movimento dei petroli ha dato nuova vita a questo porto, non è da trascurare un esame più dettagliato delle statistiche dalle quali risulta che, nonostante i mutamenti radicali intervenuti nei rapporti politico-militari che stavano alla base dello sviluppo prebellico di Napoli, oggi il suo traffico fondamentale ha ripreso ed anche superato le misure di una epoca considerata di prosperità.

Si ricordi che nel 1938 Napoli era battezzata il porto dell'impero perché era la base per le operazioni dell'Africa orientale e della Libia; e dovette a questa situazione particolare se il traffico che era sceso intorno ai due milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate risalì a 2 milioni e 439 mila tonnellate nel 1938, escludendo i bunkeraggi e le provvi-

ste di bordo. Ora, nel 1938 il movimento delle merci, esclusi il carbone e gli olii minerali, con tutte le spedizioni africane, fu di 1 milione e 44 mila tonnellate, ma aumentò senza tali spedizioni ad 1 milione e 106 mila tonnellate nel 1951 per fermarsi nel 1952 a 938 mila tonnellate. Nei primi sei mesi del 1953 le merci varie sbarcate ed imbarcate a Napoli hanno raggiunto le 991 mila tonnellate, ossia hanno già superato il livello segnato per l'intero anno 1952.

Ma si dirà: Napoli è un porto passeggeri e un porto di velocità. D'accordo. Ma anche da questo punto di vista le cose sono molto meno gravi di quello che si lamenta. Non tenendo conto del movimento dei passeggeri con l'interno, che è in fase di accentuato sviluppo, quello da e per l'estero dette quasi 65 mila unità lo scorso anno per i passeggeri sbarcati e 107 mila per i passeggeri imbarcati. Contro queste cifre stanno i 138 mila passeggeri sbarcati nel 1938, dei quali però ben 94 mila provenienti dalle colonie e i 101 mila imbarcati, dei quali 53 mila destinati alle colonie. Questi sono i dati ufficiali: li ho tratti dai dati dell'ente autonomo per il porto di Napoli e quindi non sono sospetti. Essi dimostrano che la politica governativa è valsa, almeno così ritengo, a compensare le perdite radicali che al traffico napoletano avevano arrecato le vicende della guerra.

Ora io devo dire ai napoletani, senza nessuna reticenza, che la ripresa è stata piuttosto lenta. Ma non dimentichiamo che le rovine erano immense. Posso ammettere che molti problemi rimangono aperti, che occorrerà risolverli con la migliore buona volontà, ma non si dica che il Governo ha dimenticato Napoli e il suo porto, vitalissimo per l'economia della nazione. Il mio Ministero, quando ha potuto, se n'è sempre occupato e continuerà a farlo; e, or non è molto, una linea francese, che scalava soltanto a Genova, è stata indotta dall'azione delle autorità centrali a fare scalo a Napoli per prendere gli emigranti diretti nel sud-America. Quando 1 napoletani avranno risolto il problema della gestione'del bacino di carenaggio, sono sicuro che si presenteranno occasioni di proficuo lavoro, e non mancherà l'occasione di studiare gli itinerari per maggiori soste delle linee regolari.

Qualcosa di simile va detto anche per Venezia, onorevole Gatto e onorevole Gianquinto. Bisogna riconoscere che Venezia ha atteso più degli altri porti la resurrezione del suo traffico. Ma anche per essa la via verso maggiori sviluppi è ormai decisamente aperta, secondo il mio avviso. Già nello scorso anno Venezia ha raggiunto un movimento di quasi 5 milioni 100 mila tonnellate.

GATTO. Con il porto industriale.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. D'accordo! Ma il porto industriale non lo possiamo ignorare, perché è porto di Venezia, anche se serve la zona industriale.

GIANQUINTO. I porti sono due.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Credo di saperlo. Ma non credo che ella voglia regalare il porto industriale di Venezia.

Calcolando anche il traffico del porto industriale di Venezia, nel primo semestre di quest'anno sono già state superate i due milioni 800 mila tonnellate; sicché vi è da ritenere che il traffico si avvî verso i 6 milioni di tonnellate annue. E non si tratta solo di olî minerali: bensì di merci di ogni genere.

Venezia ha avuto ormai la sua sostanziale quota di servizi regolari, che mi auguro possa essere ancora migliorata con le maggiori disponibilità del materiale. È recente il ripristino della linea del nord Europa della «Tirrenia» che ha segnato tangibili risultati fin dai primi viaggi. Abbiamo prolungato le linee fino a Barcellona, Valenza, anch'esse gestite dalla «Tirrenia». È stata attribuita all'« Adriatico » la linea celere del sud Africa. Venezia è stata inclusa negli scali della linea commerciale per l'estremo oriente, infine è stata sistemata per il meglio la quattordicinale Trieste-Venezia-Alessandria d'Egitto. Tutte le promesse del Ministero sono state mantenute; e dalla voce degli stessi veneziani non è mancata l'espressione del più sincero compiacimento.

Se devo parlare di altri porti, come ad esempio di Bari o di Ancona, devo dire che effettivamente la mancata regolarizzazione di molti rapporti commerciali ha creato delle situazioni estremamente dolorose. Tuttavia, anche per essi si è provveduto e si provvede per quanto possibile. Non sempre si giunge alla soluzione definitiva di certi problemi quando essi sono diventati annosi; e non si può purtroppo, onorevoli colleghi, imporre al traffico di accogliere determinate vie anche perché ciò danneggia altri interessi. L'azione governativa tende a tener conto un po' di tutto, col risultato che forse non riesce ad altro che a distribuire il malumore fra tutti.

La complessità del problema portuale è veramente notevole, ma una affermazione io desidero fare alla Camera. Non eserciterò mai una politica di favore e di protezione per un porto in danno di un altro porto. I porti sono vitali necessità dei nostri traffici, del nostro lavoro e della nostra espansione e meritano un

costante e obiettivo preoccuparsi della loro situazione, non solo da parte del mio Ministero, ma anche da parte di altri organismi statali.

Ritengo che i porti debbano assolvere alla loro funzione al servizio esclusivo dell'economia della nazione e degli interessi sociali della collettività nazionale. Tutti i porti sono sullo stesso piano per questo servizio e per questa sudditanza.

Passo ora alla parte più propriamente tecnica e politica.

L'onorevole Mazza, che ha avuto l'onore della citazione da parte della stampa quotidiana italiana, perché da medico non avrebbe potuto agevolmente essere relatore del bilancio della marina mercantile, ha dimostrato di essere un clinico dei problemi tecnici oltre che un clinico delle malattie interne dell'organismo umano. Devo dargli atto di avere elaborato per la Camera una relazione pregevole; della mia opinione è anche il presidente della Commissione onorevole Angelini e so che è stata concorde anche l'VIII Commissione.

All'onorevole Mazza la gratitudine mia e del Governo per la collaborazione che ha voluto dare a questa nostra annuale fatica.

L'onorevole Mazza, nella sua relazione, per rappresentare la necessità di una nuova legge sulle costruzioni navali, necessità che io condivido, ha abbinato il problema armatoriale (qui prego i tecnici di ascoltarmi) con il problema industriale e cantieristico.

Debbo riconoscere che questo abbinamento rappresenta un anello di congiunzione (della politica marinara, in genere, e della politica attuale della marina mercantile, in particolare) con l'industria cantieristica, che in questo momento preoccupa; ma si tratta di un collegamento fra due diversi problemi, non di una identità.

Non dobbiamo identificare cioè il problema dell'armamento con il problema della costruzione navale e dei cantieri. Troppo spesso si è fatta confusione in proposito ed io debbo ritenere dannosa questa identificazione, cioè il fatto di identificare la necessità di dare lavoro ai nostri cantieri - che oltre tutto è un'esigenza sociale e produttivistica - con quella di favorire nel migliore dei modi le attività marinare italiane, delle quali l'industria armatoriale è certamente quella preminente. Confondendo i due concetti si giunge a ritenere come stanziate, a favore dell'armamento, le somme destinate a contributo per la costruzione navale per sanare la differemza dei costi dei nostri cantieri rispetto a quelli stranieri, e conseguentemente a proporre, e qualche volta anche ad imporre, limiti alle iniziative armatoriali tendenti ad acquisire naviglio di seconda mano a condizioni particolarmente favorevoli, ritenendosi così di sottrarre ordinazioni ai nostri cantieri.

Ora io penso che occorre tener conto – se vogliamo fare una politica della marina mercantile – degli interessi dell'armamento sovvenzionato e libero, e degli interessi dei cantieri, senza imporre restrizione e sacrifici dannosi.

Non dobbiamo dimenticare, onorevoli colleghi, che, nonostante i risultati conseguiti nell'opera di ricostruzione, la nostra marina mercantile è in condizioni di migliorare ancora le proprie iniziative; ma se essa riesce a tenere una buona concorrenza sul mercato internazionale, è pure sempre limitata nei suoi sviluppi dalla deficienza dei capitali. Con una maggiore possibilità di investimento il nostro tonnellaggio potrebbe adeguarsi alla capacità dei nostri armatori e marittimi con una più larga partecipazione ai traffici nazionali ed internazionali. È da molti rilevata la scarsa partecipazione della bandiera italiana nel traffico di uscita dei nostri porti, che sono serviti da una fittissima rete di linee estere, di fronte alle quali le nostre imprese si trovano spesso in difetto per deficienza qualitativa e quantitativa del tonnellaggio da esse impiegato.

Ora, se non si può affermare che il tonnellaggio italiano, così come è oggi, è particolarmente danneggiato da tale situazione, è perché esso riesce a trovare buon impiego un po' dappertutto, nei traffici vagabondi, i così detti tramping; tuttavia si deve riconoscere che, ove si volesse stabilire le premesse finanziarie per il nostro naviglio, ci sarebbero fondate speranze per un maggiore impiego della nostra flotta, con indubbi riflessi favorevoli sull'occupazione della gente di mare e sui nostri pagamenti internazionali.

È, quindi, anche un problema di investimenti, se le dimensioni della nostra marina mercantile non raggiungono le intere possibilità che ha il nostro armamento. Nel momento attuale, la nostra politica marinara dovrebbe mirare ad attenuare, nei limiti del possibile, tali deficienze, che se poi questo risultato potesse raggiungersi, come io ritengo, offrendo lavoro sufficiente ai nostri cantieri, noi avremmo compiuto il nostro dovere, anche verso le benemerite ed insuperabili maestranze dei cantieri italiani. È soprattutto per tali considerazioni che io ritengo che s'imponga ormai l'impostazione di un pro-

gramma di nuove costruzioni, del quale farò più tardi cenno conclusivo, ed in particolare a questo punto una registrazione molto esatta delle necessità costruttive del cosiddetto armamento sovvenzionato.

Il programma di costruzioni impostato sul finire del 1949, e destinato a sodisfare le esigenze ınderogabili dei più importanti servizi marittimi di preminente interesse nazionale affidati alle società del gruppo Finmare, è pressocché computo. Delle 22 navi per 248.200 tonnellate di stazza lorda in esso contemplate, 19 per 208.600 tonnellate sono ormai in servizio, entratevi gradualmente nel corso degli ultimi tre annı. Un'altra grande unità, la turbonave Cristoforo Colombo, di 29 mila tonnellate, è in stato di avanzato allestimento e se ne prevede la consegna per il giugno prossimo; mentre due motonavi da 6.500 tonnellate, destinate alla linea per il Congo, entreranno m servizio nel primo semestre del 1955.

Tuttavia le società interessate alla Fiamare hanno avuto ripetutamente occasione di segnalare la particolare situazione di servizi, pur essi assai importanti per la economia del paese, in altri settori, per i quali la sistemazione o non è completa, o ha tuttora carattere di provvisorietà. Così nel settore del Mediterraneo orientale la società « Adriatica» si trova a dover provvedere a un assetto organico della sua linea celere con l'Egitto, per la quale si ritiene indispensabile la costruzione di una nave gemella dell'Esperia, di circa 10 mila tonnellate, cui dovrebbe affiancarsi nell'armonico svolgimento del celerissimo itmerario, sostituendo l'impiego attuale della motonave *Enotria*, di molto differenti caratteristiche, la quale potrebbe trovare utile impiego su una linea celere per Israele.

Resterebbe ancora insufficientemente servita la linea celere passeggeri e merci Italia-Istanbul, in quanto le navi che la società « Adriatica » può ad essa adibire hanno già ora, a parte altre deficienze, un rilevante periodo di vita. Basti pensare che la motonave Grimani è stata costruita nel 1928, la Barletta, che è la migliore, nel 1931, il piroscafo Abbazia niente meno che nel 1912; esse risentono particolarmente dell'usura derivante dall'intensità del servizio che debbono sodisfare, sia pure considerato che la manutenzione è accuratissima. Anche per la linea di Istanbul sono dunque necessarie due navi di nuova costruzione, di non rilevante tonnellaggio – 3.500 tonnellate di stazza lorda credo che possano bastare - e con una velocità notevole di 16 miglia.

Per tutti i settori considerati dell'« Adriatica*» il dopoguerra ha visto l'inserirsi e l'agguerrirsi della concorrenza delle marine mercantili. Vi prego, onorevoli colleghi, di ricordare tale mia precisazione, quando parlerò brevemente di una politica di prestigio della marina mercantile italiana.

Si sono inserite, e sono agguerritissime, le concorrenze delle marine mercantili della Turchia in primo luogo, della Grecia, dell'Egitto e persino di Israele, e tutte queste marine sono efficacemente sostenute anche dai rispettivi governi. È evidente quindi la necessità per l'« Adriatica » di una difesa attiva, se essa non vuole essere superata, e definitivamente sostituita.

La società « Italia » ha sistemato le suc linee passeggeri del nord e sud America, ma deve ora affrontare decisamente, secondo il mio avviso, i problemi che derivano dal servizio marittimo per il centro America—sud Pacifico.

È noto che questo servizio è l'unico di bandiera italiana che, varcando il canale, collega il Mediterraneo ai numerosi paesi della costa del Pacifico meridionale, mentre la marina libera ha trovato convenienti - anche alimentati dal flusso emigratorio per il Venezuela - i collegamenti con i porti del centro America. Per altro tutti i mezzi messi ın linea dall'armamento nazionale si presentano nettamente inferiori a quelli della concorrenza estera che va sviluppandosi in modo veramente preoccupante. La «Compagnie Générale Transatlantique » ha recentemente inaugurato l'impiego, limitatamente ai porti del centro America di una nuova unità, l'Antilles, di oltre 20 mila tonnellate, e notate, di 22 miglia di velocità. La « Pacific Steam Navigation Company», fin dal 1949, ha ripreso i suoi servizi tra il nord Europa e il sud Pacifico con la Reina del Pacifico, di 18 mila tonnellate e di 17 miglia di velocità, mentre ha in costruzione con prevista consegna nel 1955 una nuova nave di eccellenti caratteristiche tecniche superiori a quelle della stessa Reina del Pacifico soprattutto per quanto riguarda la velocità e la sistemazione passeggeri. Di fronte a queste unità modernissime la cui forza di attrazione discende da evidenti elementi di qualità delle navi, la società « Italia » impiega ancora tre navi del tipo Navigatori originariamente progettate come navi celeri da carico ed adattate ai servizi attuali misti passeggeri-merci per le esigenze post-belliche; né mezzi migliori hanno disponibili gli armatori liberi italiani. La società «Italia» naturalmente deve essere

preoccupata di questa situazione, anche se non dimostra o non vuole dimostrare di preoccuparsene. Ma debbo preoccuparmene io come responsabile della marina mercantile italiana. Questa situazione minaccia di pregiudicare seriamente la posizione dell'Italia, del gruppo Finmare e la stessa influenza della nostra flotta. Le navi da costruire dovrebbero essere di 16-17 mila tonnellate e di 21 miglia di velocità, per rispondere a quei requisiti di natura tecnica cui poco fa accennavo esplicitamente, e dovranno contemplare una buona capacità per passeggeri assistiti dal più moderno comfort nella sistemazione, ed una riserva di spazio e di portata sufficiente alle possibilità del movimento merci.

Per la «Tirrenia» ho già detto all'inizio che è in progetto la costruzione di una sesta unità gemella del tipo Sicilia, onde completare anche per essa il quadro organico dei servizi del basso Tirreno con la opportuna dotazione anche del collegamento con la Tripolitania, oggi attuato con il vecchissimo piroscafo Argentina che è stato costruito nel 1907. Fin qui ho parlato delle esigenze dei servizi passeggeri e misti passeggeri-merci, ma vi è da tener presente la situazione di molte delle linee regolari esclusivamente commerciali affidate alle società del gruppo che sono oggi servite con navi del tipo Liberty, evidentemente non rispondenti più alle esigenze di un servizio regolare di linea, o con altre unità superate dal punto di vista tecnico commerciale. È evidente quindi la necessità di provvedere tempestivamente anche alla organica impostazione di quelle navi destinate ai servizi commerciali a cui verrà riconosciuta o mantenuta la caratteristica di preminente interesse nazionale. Ma è necessario assicurare la continuità e non perdere quella posizione talvolta duramente conquistata ed in competizione con la marina straniera, ove il libero armamento non pensi - come mi auguro - di inserirsi e ridurre l'onere all'armamento sovvenzionato. Il che appare molto difficile.

CAFIERO. E la marina sovvenzionata che vuole sostituirsi all'armamento libero.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Vedrà che in seguito le darò esatta nozione di ciò che io desidero. Prospetto dei problemi che debbono essere conosciuti. Riaffermo che con queste vecchie navi e a causa di questa decisa concorrenza rischiamo di ammainare la bandiera. Resterò forse poco al Ministero della marina mercantile, ma, se durante la mia permanenza dovessero sorgere le premesse di un fatto così grave, preferirei andarmene piuttosto che assistere al dilagare

di una concorrenza che non avessimo tentato né di fermare, né di controllare.

È un problema che impegna non il prestigio, ma l'economia del nostro paese. Se dico alla Camera delle verità scottanti, rivelando l'esatta situazione del nostro armamento, lo faccio per condividere con la Camera la responsabilità e per chiedere al Parlamento, che è la saggezza dei governi, appoggio ed aiuto.

Ora, nonostante che un sensibile miglioramento debba essere riconosciuto nell'ambito del naviglio specializzato (molto è stato realizzato dall'armamento italiano nei riguardi del naviglio cisterniero ed anche, seppure in minor misura in quello delle navi frigorifere), la costruzione di buone unità da carico secco per 1 trasporti transoceanici non ha mai avuto quello sviluppo necessario per far raggiungere alla nostra marina un livello qualitativo medio all'altezza della concorrenza straniera. La stessa politica non può che essere esclusa nei riguardi della marina da carico di linea, cioè di quella marına la cui attıvıtà è essenzialmente legata ad alcum principi che sono regolarità di itinerari, di frequenza di approdi e soprattutto di costanza di attuazione indipendentemente dal fluttuare delle componenti economiche che possono influire sulla convenienza dell'esercizio.

Questa è la distinzione sostanziale. Noi non abbiamo una marina di Stato, abbiamo una marina libera dell'armamento libero, ed abbiamo una marina sovvenzionata dallo Stato che però sopporta tutti gli oneri rappresentati dalla regolarità di determinate linee.

Dicevo dianzi che se gli armatori liberi – e me lo auguro, perché sono contrario all'intervento dello Stato quando questo non sia strettamente necessario alle esigenze della produttività nazionale e delle categorie dei lavoratori – domani dessero al Governo la possibilità di non erogare sovvenzioni al gruppo Finmare, io sarei primo a gioirne. Ma i problemi ci sono e qualcuno li deve pur risolvere.

Molti di voi proprio a questo punto mi diranno che è necessario l'intervento dello Stato. Prima di comunicarvi gli intendimenti del Governo a questo proposito, è opportuno che per la prima volta voi conosciate le esatte somme che lo Stato ha fino ad oggi erogate o ha in corso di erogazione nella complessità di una sua politica marinara. Lo Stato ha dato fino a tutto il 1952 per integrazioni alle società di preminente interesse nazionale 45 miliardi; per contributo a fondo perduto a favore delle costruzioni navali, dal 1945 ad oggi, 83 miliardi. Il Ministero dei lavori

pubblici ha speso, fino a tutto giugno 1953, per la ricostruzione dei porti, 54 miliardi. L'onere finanziario dello Stato si è poi accresciuto, per quanto riguarda la gestione dei cantieri. Nel solo anno 1950 ci fu un contributo di oltre 10 miliardi. Successivamente, si è ridotto, ma è ammontato sempre a cifre di parecchi miliardi ogni esercizio. Aggiungendo al deficit delle costruzioni per conto estero fra il 1947 e il 1948, ammontato a quasi 30 miliardi di lire, la gestione dei cantieri navali è costata nel dopoguerra allo Stato più di 50 miliardi di lire.

In sintesi, e considerando l'industria marinara nel più vasto senso dell'espressione, l'intervento diretto e indiretto dello Stato si è concretato nel dopoguerra in una somma che ha superato i 230 miliardi di lire.

Ciò premesso, onorevoli colleghi, farò una compiuta indagine riassuntiva sulla quantità e qualità della nostra flotta mercantile.

Da molte parti – e vorrei dire anche da molte persone che ritengono di avere idee proprie – si è affermato che, se non si può contestare la ricostruzione dal punto di vista quantitativo della marina mercantile, tuttavia dal punto di vista qualitativo siamo ancora molto indietro. Credo di avere già, rispondendo a taluno degli interventi, e precedentemente saggiando e valutando gli argomenti che voi mi avete fatto l'onore di ascoltare, risposto in gran parte. Ma io non voglio darvi qui delle cifre, che poi non sono nemmeno cifre italiane, e quindi sarebbero meno attendibili: vi darò delle percentuali per tipi di navi.

MIEVILLE. Mi piace la battuta!

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Ho confrontato, per esempio, il naviglio di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, di età inferiore ai 10 anni. Secondo le più precise statistiche del mio Ministero, al 1º gennaio 1939, su 1.072.000 tonnellate di navi miste e passeggere sotto la nostra bandiera, risultavano di età inferiore ai 10 ani i solo 279 mila tonnellate, ossia il 26 per cento; al 30 giugno scorso, pur con una consistenza soltanto del 60 per cento di quella prebellica, su 667 mila tonnellate ve ne sono 373 mila, corrispondenti a quasi il 57 per cento del tonnellaggio complessivo della categoria, che non hanno superato il limite di 10 anni.

Per le navi da carico il mutamento è ancora più eloquente: solo 32.661 tonnellate, ossia l'1,8 per cento della specialità, al 1º gennaio 1939, risultavano costruite negli ultimi dieci anni, contro 962 mila tonnellate al 30 giugno scorso, corrispondenti invece al 51,7 per

cento dell'attuale tonnellaggio della categoria.

Vorrei continuare, ma mi sto avvedendo che sto togliendo all'Assemblea tempo prezioso.

L'obiezione che mi si potrà opporre, a parte le cifre, da critici astuti, è quella che nelle cifre quantitative entrano le navi americane, e soprattutto quelle navi *Liberty* che si vorrebbero presentare come il prototipo dell'inefficienza. Non desidero fare la difesa delle navi *Liberty* (*Interruzione del deputato Ducci*), però dico che hanno servito fino ad oggi. E devo dire che, nel momento in cui sono state poste sul mercato, c'è stata, onorevole Ducci, una larghissima gara per prendersele.

DUCCI. E ora?

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Oggi sono un tipo superato qualitativamente, per quanto io debba dire che, per i trasporti alla rinfusa, per i quali la Liberty è particolarmente adatta e ha una velocità ancora possibile, queste navi possono ancora fare utili servizi.

Beninteso, non è su queste navi che possa contare la flotta mercantile italiana. Basterà ricordare che l'armamento il quale ha avuto il modo di sperimentare queste unità, quando se ne è presentata la possibilità, le ha vendute. Di recente, anche la «Tirrenia» ne ha vendute alcune.

Un accenno desidero fare al naviglio da carico a propulsione meccanica di stazza inferiore, fra le 100 e le 1.000 tonnellate che va sostituendo gradualmente il naviglio velico e motovelico per traffico ormai ridotto ad una funzione secondaria anche in quelli che erano i suoi traffici naturali. Penso che la crisi del cabotaggio investe anche il naviglio di dimensioni minori a propulsione meccanica. Quest'ultimo resiste, avendo impiego, specie con le unità da 300 a 1000 tonnellate lorde, non soltanto nelle coste dello Stato, ma anche nel più vasto campo fuori degli stretti, fuori delle coste africane, iberiche, e del Mar Rosso.

Il successo di queste unità minori mitiga il rimpianto per la scomparsa di quella tradizionale vela – e qui non è una vena di romanticismo che mi prende – che già nel passato era stata sostituita dal motore ausiliario, ritenuto il vero propulsore anche del naviglio minore. Il rimpianto è legittimo, perchè l'armatore minore, specie nell'Italia meridionale e insulare, è strettamente collegato con le condizioni sociali di laboriosissime popolazioni e costituisce un patrimonio di esperienze tecniche e professionali, una fucina di adde-

stramento degli equipaggi, che sarà difficile. veramente difficile, sostituire.

Quanto al naviglio misto e passeggeri, merita di essere ricordato il fatto che esso ha ormai raggiunto, con 670 mila tonnellate, oltre il 60 per cento di quella che era la consistenza prebellica.

Se volessimo, a questo punto, tirare le somme, dovremmo concludere che una flotta c'è. Credo che nessuno lo neghi, neppure 1 più esigenti critici. C'è una flotta, chè l'Italia anche in questo settore – aggiungo io, miracolosamente – ha ricostruito il suo naviglio; chè lo Stato, sull'incudine di tutti gli infiniti bisogni del popolo italiano, dopo la terribile distruzione della guerra, ha fatto il suo dovere. Qualcuno potrà dirmi che lo ha fatto male; affermo che lo Stato ha fatto bene il suo dovere.

È uno sforzo oneroso, generoso. Vorrei chiedere all'onorevole Ducci, all'onorevole Jacoponi, a quanti in questo momento mi fanno l'onore di ascoltare, che se nel 1945 noi avessimo detto che oggi l'Italia avrebbe superato i 3 milioni e 400 mila tonnellate, non solo non avrebbero creduto ma avrebbero esclamato che eravamo dei pazzi.

Qui, dinanzi ad un'Assemblea qualificata, fra noi italiani di diverse opinioni politiche, le cose di casa nostra soppesiamole per quelle che sono. Perché, diversamente, ci sono gli stranieri, e per essi le nazioni concorrenti, a gridare che l'Italia ha fatto uno sforzo formidabile sul mare; onde si apprestano a combatterci e ad impedirci di progredire. Aggiungo subito, nonostante sia stato uno sforzo oneroso e generoso, che esso non è ancora sufficiente per valutare tranquillamente la situazione. Dobbiamo puntare all'aumento del tonnellaggio che dovrebbe raggiungere, a mio avviso, 1 5 milioni di tonnellate, e nel contempo verso la qualificazione e l'adeguamento del tonnellaggio che già possediamo.

È necessario, per tale ulteriore impresa, l'intervento dello Stato? Penso che, direttamente o indirettamente, mediante concorsi o mediante aiuti, l'intervento dello Stato non possa essere evitato. Abbastanza recentemente, attraverso un referendum indetto dal giornale genovese L'Avvisatore marittimo sugli orientamenti programmatici della marina mercantile vi è stato chi ha affermato che non si dovrebbe mai fare entrare le Stato in una politica di armamento e di costruzione, essendo preferibile vi provvedessero le imprese private. Se le imprese private, in regime di economia mista, si so-

stituissero il più possibile, come ho detto prima, allo Stato precedendone ogni iniziativa, molti problemi troverebbero agevole e rapida soluzione. Nel nostro settore un miracolo siffatto è quasi impossibile, anche perché i problemi marittimi in ispecie o marinari in genere sono stati sempre dibattuti tra i ceti interessati e tra ristrette cerchie di tecnici e di esperti.

Una dilatazione dell'interesse della pubblica opinione per l'economia marittima è non solo augurabile ma necessaria e urgente, poiché dovremmo giungere a ridurre il deficit valutario marittimo ed a trasformarlo fenomeno tutt'altro che impossibile - in un costante e fecondo saldo attivo. Le attività marinare vanno stimolate e potenziate sì che possano costituire una delle fonti più sicure e ricercate del reddito nazionale. Abbiamo bisogno di non essere in gran parte tributarı di nolı onerosi che oggi gravano la nostra bilancia dei pagamenti. Ed ecco che per giungere ad approdare ad una meta così attraente ma necessaria, dobbiamo considerare, in sede permanente e non già occasionale o di emergenza, uno politica marittima o meglio una economia marittima da inserire autorevolmente tra le due economie tradizionali del nostro paese, quella agraria e quella industriale, entrambe limitate e strette da complesse ragioni che non devo illustrare ın questa sede. L'idea di una terza economia non è nuova e, quindi, non è nemmeno mia, ma si basa su una situazione di necessità, per cui un popolo attivo e intelligente come il nostro deve farla sua per un migliore domani e, soprattutto, per una più accreditata reputazione internazionale. Gradirei, a questo proposito, che dal maggiore emporio italiano, che è quello genovese, si desse nei prossimi anni un contributo decisivo allo sviluppo di una più decisa economia marittima. Genova ha la capacità, l'intelligenza, la tradizione marinara per essere alfiere di una così decisiva e pacifica intrapresa. Per collaudare con le cifre una prospettazione economica come quella che ho avuto l'onore di farvi, vi prego di ascoltare le seguenti brevi cifre.

Il deficit della bilancia dei trasporti è stato di 150 milioni di lire nel 1938, cioè di circa 9 miliardi, fatto il raffronto, di lire attuali. A partire dal 1947, si hanno le cifre ufficiali dell'annuario statistico italiano. In base ad esse il deficit fu di 120 miliardi nel 1947, scese a 62 miliardi nel 1948, toccò un minimo di 26 miliardi nel 1950 per il basso livello dei noli di quell'anno, risalì a 83 miliardi di lire nel 1951 a causa del livello eccezionalmente

elevato dei noli di quell'anno. Per il 1952, non sono ancora disponibili i dati dell'Istituto centrale di statistica, ma secondo quelli forniti dall'ufficio studi della Banca d'Italia, il passivo dei soli trasporti marittimi è stato misurato in 43 milioni di dollari, ossia in 27 miliardi di lire.

Si deve rilevare che la relativa stabilizzazione del saldo passivo riscontrata nel 1950-52 va attriburta al fatto che il flusso delle importazioni di materie prime tende ad aumentare con ritmo accelerato: dell'intero fabbisogno per noli relativo al trasporto delle merci alla importazione nel 1952, valutato in 140 miliardi di lire, il 60 per cento fu costituito da noli per carbone ed olî minerali.

Non deve recare quindi meraviglia che, nonostante lo sviluppo del tonnellaggio nazionale, il saldo passivo si sia stabilizzato. Ma la ragione di queste cifre è soprattutto quella di porre in rilievo l'importanza vitale della marina mercantile sul piano della bilancia dei pagamenti e almeno sul piano d'una difesa, per non peggiorare il deficit valutario.

Il contributo della marina mercantile era dell'ordine di pochi miliardi di lire. Ebbene, è salito a 105 miliardi nel 1951, a 113 miliardi nel 1952, nonostante che nel corso del 1952 il livello dei noli sia stato di un terzo inferiore a quello del 1951. Per comprendere l'importanza del progresso compiuto, basti ricordare che nel 1946, su un tonnellaggio proveniente dell'estero di 7.990.000 tonnellate, solo 808 mila tonnellate giunsero su navi battenti bandiera italiana, cioè poco più del 10 per cento. Nel 1947, nonostante i progressi già conseguiti nella ricostruzione della flotta, l'aumento delle importazioni fu tale che su 20.230.000 tonnellate sbarcate, solo 1.263.000 tonnellate viaggiavano su navi italiane. Vale a dire che la partecipazione al traffico nazionale fu soltanto del 6 per cento.

Allora tutte le disponibilità di tonnellaggio venivano di regola impegnate per seguire le necessità delle nostre importazioni. Negli anni più vicini, la partecipazione della nostra bandiera al traffico di importazione è ancora piuttosto bassa, poiché non raggiunge il 40 per cento. E ciò non tanto per mancanza di naviglio, quanto perché non vi è l'obbligo per essa di servire i traffici nazionali, preferendosi che le navi siano impiegate nel miglior modo possibile per l'apporto di valuta nel nostro paese.

Ma, teoricamente, la bandiera italiana, ove fosse necessario, sarebbe ormai in condizione di servire almeno l'80 per cento del movimento di importazione.

Una stretta connessione esiste, onorevoli colleghi fra i traffici, l'economia dei traffici, e il mercato dei noli. E qui desidero dire una parola, o per lo meno esprimere un pensiero di previsione sulla dibattuta questione dei noli che rende perplesse molte iniziative e soprattutto titubanti molte volontà. Il mercato dei noli è entrato da oltre un anno in una fase di assestamento, dopo l'eccezionale floridezza segnata fra la seconda metà del 1950 e la prima metà del 1952.

Non vi sono più le punte e le oscillazioni di ampio respiro di una volta, ma delle misurate variazioni in più o in meno fra i vari mesi, con carattere periodico quasi stagionale: possiamo trarre utili insegnamenti. Per prendere qualche quotazione più significativa, prenderò il nolo per carboni da Rotterdam a ponente Italia, che nel secondo semestre 1952 superò di poco, in media, 1 18 scellini per tonnellata. Mentre nel primo semestre del corrente anno era risalito a 20 scellim, era disceso intorno a 16 scellini nel settembre e oggi è tornato a 18/3 scellini. Nei periodi corrispondenti il nolo per carboni dagli Stati Uniti alla costa dell'Italia occidentale ha avuto oscillazioni limitate fra i 4-5 dollari per tonnellata. Le prospettive per l'immediato futuro sono discrete e si ritiene che le quote finiranno per stabilizzarsı nei prossimi mesi intorno ai livelli attuali. Più difficile è fare previsioni a lunga scadenza. Il traffico mondiale delle merci secche è continuamente diminuito dal 1929 al 1950, essendo passato da 385 milioni di tonnellate di merci nel 1929 a 375 milioni nel 1937 e a 300 milioni nel 1950. Non si hanno dati precisi per il 1951 e per il 1952.

La situazione carbonifera europea ha contribuito in molta parte all'aumento del traffico mondiale nel 1951. Potrei dire che nei prossimi anni un maggiore equilibrio fra domanda e offerta potrà determinare una concorrenza; una situazione congiunturale per eccellenza che sarà certamente affrontata con decisione da un'attività come quella armatoriale, la quale sa che a brevi periodi di floridezza si alternano in genere lunghi periodi di depressione. Compito del Governo ad ogni modo è quello di vegliare sulla situazione e seguirne con attenzione gli sviluppi. Molte imprese hanno finora resistito ai bassi noli un po' con le riserve accumulate durante precedenti periodi, un po' nell'attesa che i tempi migliorino. Ma, ove tale attesa dovesse andare delusa - e mi permetto di non credervi - è evidente che la situazione diverrebbe a lungo andare più difficile, con conseguenze

non certo liete per l'occupazione dei marittimi. Nei confronti dei carichi secchi, più grave è la riduzione dei noli nel mercato libero delle petroliere, dove si è giunti al di sotto delle rate considerate di livello normale dalla commissione marittima americana. Nell'ultimo semestre anche nel mercato cisterniero si è avuto un certo risveglio e le prospettive immediate sono per un miglioramento.

In questi ultimi tempi ci è stato chiesto da più parti se vi siano troppe cisterne nel mondo. La flotta cisterniera mondiale è aumentata, al 1º luglio scorso, a circa 34 milioni di tonnellate di portata contro 17 milioni di tonnellate del 1939. Diversi studi preparati da compagnie petrolifere statunitensi sono giunti alla medesima conclusione che una crescente eccedenza di cisterne deve prevedersi fino al 1956 e 1957, pur procedendosi alla demolizione delle cisterne che nel frattempo avranno raggiunto i venti anni di età e che ammontano a 7.300.000 tonnellate. Secondo tali studi, alla fine del 1957, l'eccedenza del tonnellaggio sulle necessità di trasporto sarà di circa 800 mila tonnellate; cıfra non eccessiva se si consideri che nei successivi sei anni altri 7 milioni di tonnellaggio raggiungerà il limite dei venti anni. Osservava recentemente una rivista inglese che metà dell'attuale tonnellaggio cisterniero è poco economico e, in caso di prolungata crisi dei noli, dovrà essere posta in disarmo.

Giunto ormai a concludere questa mia esposizione, per quanto ho avuto l'onore e l'onere di dire, per considerazioni fatte e per le cifre esposte, onorevoli colleghi, per le esigenze prospettate, una sintesi mi pare necessaria. Si pone fondamentale il problema dell'ulteriore sviluppo della nostra marina, che, raggiunta la sua attuale consistenza, deve provvedere ad aumentarla e a migliorarla per imprescindibili ragioni di concorrenza, di economia e anche di prestigio. Ho detto anche di prestigio. Una nazione, che ha la nostra tradizione marinara – ma questo conterebbe fino ad un certo punto - che riannoda periodi fortunati della sua vita alle grandi economie delle repubbliche marinare italiane, deve anche fare una politica di prestigio, una politica che serva a mantenere le posizioni e a preparare successivi sviluppi delle posizioni conquistate. Non soltanto - mi si intenda bene - una politica di prestigio, ma anche una politica di prestigio.

Siamo noi italiani del 1953 in 47 milioni con 8 mila chilometri di coste. C'è il mare attorno a noi e c'è anche per coloro che non lo vedono mai, onorevoli colleghi. Non abbiamo più colonie, non abbiamo più i traffici di un tempo. E lasciate che io vi dica che sentiamo irresistibile il bisogno, la necessità di evadere pacificamente, s'intende, ma di evadere, di tornare sulle antiche nostre rotte e riprendere le stesse per raddoppiarle, comunque potenziarle.

Ecco perché l'armamento sovvenzionato dovrà forse assolvere ancora un compito oneroso e io vorrei dire anche vitale. Prego l'armamento italiano di voler dare la sua più larga collaborazione: concorra, si sostituisca, intraprenda, mediti iniziative, unifichi gli sforzi; dove sia consigliabile dia la misura di una collaborazione che, come ho ripetuto più volte nel corso di questa mia esposizione, ritengo necessaria per il rispetto della nostraba ndiera.

Le ragioni di concorrenza che sono più urgenti e decisive per ogni imprenditore, sono a mio avviso, onorevoli colleghi, attuali, Oggi sono; potrebbero non esserlo più domani, quando la concorrenza avesse preso il sopravvento e assunto il più indiscriminato dei controlli. Rinnovarsi per qualificarsi e per prendere posto. Il Ministero della marina mercantile, su iniziativa dell'onorevole Cappa, ha elaborato uno schema non definitivo per una legge organica di costruzioni navali. Nel corrente esercizio finanziario non è stato possibile nella fase di presentazione del bilancio in discussione ottenere la copertura del finanziamento che grosso modo impegnerebbe per dieci anni la non trascurabile cifra di 130-140 miliardi. Sul dettaglio dello schema, mi sembra prematuro intrattenere la Camera. Esso ha bisogno di una stesura definitiva e, quello che più conta, di una sostanziale stabilità per il progettato lungo periodo di sua durata. Il requisito essenziale di una legge è quello della sua operanza, requisito difficile in una legge a lungo termine. Io sono contrario a provvidenze limitate nel tempo, perché esse sono la risultanza o di situazioni di emergenza o di fatti di imprevidenza; ma sono altrettanto contrario a leggi problematiche e discutibili, come sono per esempio contrario a condividere l'opinione di coloro i quali si ostinano a ritenere legge-tampone la legge n. 75, che comunque ha ricostruito, come io ho dimostrato, in gran parte la marina mercantile italiana.

Ho già detto della concordanza ma non della identità dei problemi dell'armamento e dell'industria cantieristica e pertanto la legge-che io mi auguro, onorevoli colleghi, sinceramente, di potere presentare in epoca non lontana al Parlamento e in queste mie caute parole c'è il rispetto non soltanto per il mio impegno ma anche per l'impegno eventuale del mio successore – la legge che sarà presentata

terrà conto, pure nella sua organicità, di questa duplice esigenza che oggi ho considerato: cioè la esigenza di un armamento qualificato, la esigenza di una ininterrotta serie di attività nei cantieri navali. Consentite che io vi dica (sono un antirettorico, ma credo che anche un ministro ha bisogno di esprimersi con umanità) che io vi dica della mia passione consapevole e mi auguro sempre responsabile, per una politica marinara di ampio respiro ma di lineamenti semplici, agili e soprattutto inequivoci, così come le esigenze sempre attuali di questa tormentata vita moderna estremamente richiedono. Il Governo farà ancora il suo dovere: ritengo, onorevoli colleghi, con sodisfazione dell'armamento nazionale, delle esigenze sociali, legittime dei nostri lavoratori ai quali deve essere assicurato, con il lavoro, un migliore tenore di vita. L'Italia deve fra l'altro incrementare, con convinto vigore, le correnti turistiche. Il turismo di qualità oltreché il turismo di quantità, viene anche dal mare anzi viene soprattutto dal mare Bisogna riconquistare il turismo di qualità che negli anni del recente passato preferiva, e giustamente, le nostre perfette, superbe unità. Ho detto riconquistare perché lo abbiamo abbondantemente perduto. E lo abbiamo perduto per cause varie che non ho difficoltà di dirvi, per lo meno due delle più importanti: una quella della non efficiente propaganda e l'altra, per la impossibile selezione del personale di bordo, quel personale che deve tornare al primato che fu sempre il suo orgoglio e la sua caratteristica differenziazione. I trasporti costituiscono per il turismo la premessa indispensabile, e per un paese come il nostro, una ragione di necessità poiché la nazione italiana ha tutti i mezzi per potere assicurare attrattive anche sul mare ai turisti che desiderano visi-

E così, onorevoli colleghi ho finito.

Vi ringrazio perché il tempo che ho impiegato in questa esposizione, che ho ritenuto doveroso fare, è stato più lungo di quanto avessi immaginato. Ma consentitemi alla fine, che io ricordi il personale tutto della marina mercantile, anche quello militare. Una parola giusta ha sempre un elevato valore e suscita sempre un'impressione favorevole. Un ministro deve ricordare chi lavora con lui dal più umile al più elevato. Questo personale ha fatto sempre il suo dovere e si appresta a farlo sulla strada di una maggiore idoneità che si è conquistata in questi duri anni di vita al Ministero della marina mercantile. Il mio pensiero e la mia solidarietà vengono anche estesi a quanti

collaborano con noi ogni giorno in un'impresa di lavoro che nobilita la nazione, cioè le maestranze di tutti i cantieri navali d'Italia, i lavoratori dei porti molto migliori della loro fama, i tecnici e i dirigenti, i pescatori, e da ultimo i naviganti. Stati maggiori, equipaggi sono per noi, onorevoli colleghi, gli ambasciatori modesti, ma orgogliosi della patria nel mondo, con la loro vita di sacrificio, di rinuncia di ogni giorno, con la loro dedizione alla nave e all'Italia. La bandiera della marina mercantile - è stato ricordato e desidero ricordarlo anch'io - è decorata di medaglia d'oro al valor militare; ai marıttimi ufficiali ed equipaggi sono state conferite 17 medaglie d'oro al valore militare e centinaia di medaglie d'argento e di bronzo. È gente che difende il suo paese in pace e in guerra, gente che è fedele al suo paese sempre. Agli equipaggi lontani mando questa sera il mio saluto nel conchiudere la discussione di questo bilancio. Ed io penso, onorevoli colleghi, che voi possiate darmi il mandato, veramente onorifico, di mandare agli equipaggi lontani anche il vostro saluto. Credetemi, è un saluto meritato. È gente fedele - ve l'ho già detto che compie il suo dovere, è gente che ama ripetere che se rinascesse cento volte, cento volte vorrebbe sul mare rinascere e morire.

Confortando col vostro voto questo bilancio, voi non soltanto riaffermerete la validità di un grande problema nazionale, ma darete contenuto e fede a tutti coloro che – e sono molti – lavorano e lavoreranno per l'immancabile domani dell'Italia sul mare. (Vivi applausi al centro – Congratulazioni).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Di quelli degli onorevoli Maniera, Borsellino, Berliguer, Angioy, Pintus, Polano, Gatto, è già stata data lettura in questa seduta, in occasione del loro svolgimento. Si dia lettura degli altri ordini del giorno.

GUERRIERI EMANUELE, Segretario, legge:

La Camera,

affermata l'importanza sempre più considerevole che l'armamento della pesca oceanica deve assumere ai fini dell'alimentazione nazionale e del maggior impiego di marittimi specializzati, a sollievo anche del fortissimo ed ingiustificato disavanzo che deve lamentarsi, in questo settore, nella nostra bilancia commerciale, proprio nei confronti dei paesi che per la loro scarsa entità demografica, non sono in grado di assorbire prodotti agricoli né industriali italiani,

chiede

che vengano predisposte ed attuate — con carattere di urgenza — le necessarie provvidenze di natura doganale, fiscale e per l'addestramento professionale degli equipaggi, atte ad assicurare il normale svolgimento ed 11 graduale sviluppo dell'armamento della pesca oceanica, la cui attività ed i cui fini sono da considerarsi di interesse nazionale.

ANGELINI ARMANDO.

La Camera,

considerato che la vita dei pescatori ed in particolare di quelli della piccola pesca, è la più misera;

ritenuto che la scarsa pescosità delle acque territoriali e le disposizioni dei Comandi militari rendono sempre più difficile l'esistenza di questi lavoratori sprovvisti di tutte le forme previdenziali e assistenziali.

invita 11 Governo

- 1º) a prendere tutti quegli accorgimenti di legge necessari affinché siano estesi ai lavoratori della pesca e della piccola pesca tutte le forme previdenziali ed assistenziali;
- 2º) a prendere accordi con i governi degla Stati viciniori, ed, in ispecial modo, della Repubblica popolare albanese per la pesca nelle acque territoriali di tali paesi;
- 3°) a stanziare la somma di lire 300 milioni per il credito peschereccio, onde permettere alle cooperative ed ai padroni di barche della piccola pesca di rinnovare e potenziare le loro attrezzature.

SEMERARO SANTO.

La Camera invita il Governo perché s'impegni:

- i°) a mettere a disposizione delle cooperative pescatori sufficienti mezzi per provvedere al rinnovo e alla motorizzazione dei natanti, alla vasta organizzazione a terra per la refrigerazione, conservazione, trasporto ai maggiori centri di consumo dei prodotti ittici;
- 2º) ad apportare radicali modifiche alla legge 12 luglio 1938, n. 1487, sulla disciplina dei mercati ittici, sanzionando in particolare
- a) che i mercati all'ingrosso del pesce ed i centri ittici di raccolta siano dati in gestione diretta alle cooperative dei pescatori;
- b) che la proprietà degli immobili e delle attrezzature dei mercati ittici all'ingrosso e dei centri di raccolta costruiti dalle cooperative pescatori restino proprietà delle stesse, sia pure col vincolo di destinazione e vendita del pesce;

3°) che siano riuniti in unica direzione presso il Ministero della marina mercantile tutti i servizi amministrativi, tecnici e scientifici della pesca italiana, ovunque esercitata.

REALI, CALANDRONE PACIFICO.

La Camera,

constatato che le attuali provvidenze legislative e le disponibilità di bilancio non consentono la soluzione del problema dell'assetto organizzativo ed economico dell'industria cantieristica, mentre le condizioni della nostra marina mercantile richiedono un completamento ed un rinnovamento del nostro naviglio, in tutte le sue differenti caratteristiche;

considerato che i cantieri navali si trovano in gravi condizioni di crisi, con una notevole inutilizzazione del loro potenziale produttivo e con prospettive di un serio ed ulteriore aggravamento nel prossimo futuro;

constatato, infine, come l'apprestamento di programmi e disposizioni, atti a regolare le esigenze dell'armamento e dell'industria cantieristica, non consentirebbe quel pronto intervento necessario per garantire continuità di lavoro e la più larga utilizzazione degli scali:

ritenuto che gli attuali programmi della « Finmare », graduati e fissati nei limiti imposti dai bilanci delle varie società, potrebbero, superando tali limiti, utilmente agire ad evitare tale aggravamento,

invita il Governo

- 1º) a predisporre sollecitamente le provvidenze necessarie alla approvazione e messa in opera presso i cantieri navali di 200 mila tonnellate di naviglio per conto delle aziende controllate dalla « Finmare »;
- 2º) ad accelerare la elaborazione di un programma di sistemazione del naviglio mercantile e di organizzazione della nostra industria cantieristica, onde non abbiano a rinnovarsi le attuali condizioni di disagio.

CALANDRONE PACIFICO, PESSI, BARONTINI.

La Camera,

presa in considerazione la situazione dei cantieri per costruzioni navali e il carico di lavoro che ad essi rimane ancora da svolgere per l'anno 1954,

considerando che è indilazionabile il rinnovamento della nostra flotta mercantile,

invita il Governo

a presentare con discrezionale urgenza un disegno di legge che preveda e risolva in modo

organico l'esigenza di sviluppo della marina mercantile e conseguentemente assolva l'obbligo sociale di garantire continuità di lavoro alle maestranze dell'industria cantieristica nazionale.

Ducci, Fiorentino, Bogoni, Maglietta, Faralli, Simonini, Jacoponi, Ariosto, Russo, Riva, Amendola Pietro, Pertini, Semeraro Santo, Villabruna, Macrelli, Bozzi.

La Camera,

convinta della necessità nazionale di risolvere la grave crisi del porto commerciale di Venezia, dovuta:

- a) alla quasi totale chiusura dei traffici con l'Oriente europeo ed asiatico:
- b) alla insufficienza delle linee regolari di navigazione che fanno capo in Adriatico in generale ed a Venezia in particolare:
- c) alla persistente crisi della navigazione interna padana,

ımpegna il Governo

ad adottare i provvedimenti necessari per rimuovere le cause che rendono critica la vita del grande emporio marittimo della regione veneta.

GIANQUINTO.

La Camera,

considerato che, con il prossimo funzionamento della teleferica per il trasporto del sale direttamente dalle saline di Margherita di Savoia a Barletta, gli 89 lavoratori portuali permanenti della Compagnia portuale Pasquale Delvecchio verranno a trovarsi completamente senza lavoro,

invita il Governo

a provvedere tempestivamente alla sistemazione di detti lavoratori portuali con la loro assunzione quali operai nelle saline, o in altro modo.

CAVALIERE STEFANO, DANIELE.

La Camera,

allo scopo di aumentare l'efficienza delle attività dipendenti dalla Marina mercantile e di rendere giustizia ai lavoratori impegnati in dette attività,

ınvıta il Governo

a) a sollecitare la riforma dell'amministrazione della Marina mercantile, adeguando, a quella di tutti gli altri impiegati dello Stato, la posizione morale ed economica dei dipendenti dai propri uffici centrali e periferici;

- b) a lenire i disagi dei lavoratori dei porti, sia col disporre che le nuove grandi centrali termo-elettriche, come quelle di Napoli e Palermo, siano alimentate con carbone Sulcis e non a nafta, sia con il consentire che il disegno di legge sull'assistenza di questa categoria, attualmente all'esame del Senato, sia emendato in modo da concedere eguale trattamento a tutti i presenti e futuri pensionati portuali;
- c) a migliorare le condizioni dei marittimi:
- 1º) facendo ratificare le convenzioni approvate dalle conferenze internazionali: 72/91' (ferie da pagare), 56 (assicurazione malattia), 57 (durata del lavoro), 70 (sicurezza sociale dei marittimi), 71 (pensioni), 74 (certificato di capacità del marinaio qualificato), 75/92 (alloggi di bordo), 76/93 (salari e durata del lavoro di bordo);
- 2º) disponendo la revisione delle tabelle e delle competenze medie valevoli per la liquidazione delle pensioni, a norma dell'articolo 2 della legge 25 luglio 1950, ed in modo che le pensioni stesse seguano, più che possibile, l'andamento del costo della vita;
- 3º) a preparare le invocate modifiche alla legge sopracitata, accogliendovi le norme più favorevoli ad altre categorie di lavoratori, adeguandola alle particolari esigenze della gente di mare ed integrandone le disponibilità economiche per fronteggiare, in ogni caso, con apposite sovvenzioni del Tesoro, gli oneri presenti e futuri;
- d) a migliorare l'economia peschereccia e la situazione dei pescatori con i seguenti provvedimenti:
- 1º) raggruppare, nella direzione generale della pesca del Ministero della marina mercantile, tutti i servizi della pesca marittima, lacuale e fluviale; nonché gli istituti e gli enti di talassobiologia applicata, con esclusione solo di quelli a carattere puramente scientifico;
- 2º) rendere obbligatorio il consenso del Ministero della marina mercantile per qualunque provvedimento di legge che, comunque, abbia riferimento alla pesca ed ai pescatori:
- 3º) trattare con tutte le nazioni mediterranee, nelle cui acque territoriali i pescatori italiani hanno operato da secoli, e regolamentare gli scambi di prodotti ittici, per favorire, con l'uno e l'altro mezzo, il lavoro del nostro paese;
- 4º) prorogare le attuali agevolazioni doganali sulla benzina fino a tutto il tempo necessario per il cambio dei motori dei piccoli

natanti costieri, in base alle provvidenze di cui in seguito;

- 5°) inasprire fortemente le pene comminate alla pesca di frodo ed aumentare sensibilmente i mezzi a disposizione delle capitanerie per la necessaria sorveglianza repressiva:
- 6º) istituire un vero e proprio credito peschereccio, dividendo il settore riguardante l'impianto e l'esercizio della pesca oceanica, da quello della pesca mediterranea e di altura e da quello del rinnovamento dei mezzi e dell'esercizio della piccola pesca;
- 7º) predisporre e presentare di urgenza un disegno di legge per prestiti a lungo termine, senza o con mitissimi interessi, per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio od a nafta, dei natanti della piccola pesca;
- 8°) ripristinare il fondo incremento pesca per forniture e rinnovo attrezzi alle piccole e medie aziende, tenendo presente quanto nella legge n. 50 del 1952 della Regione siciliana;
- 9°) incoraggiare le associazioni di armatori e lavoratori, a cui affidare tanto la gestione dei mercati ittici e la distribuzione dei carburanti per la pesca, con obbligo di devolvere gli utili al finanziamento della previdenza ed assistenza dei pescatori e ad altre istituzioni in favore delle attività peschereccie:
- 10°) estendere ai pescatori della piccola pesca le diverse forme di previdenza e di assistenza godute dalle altre categorie di lavoratori, con effetto utile per tutti i vecchi della categoria e tenendo presente che gli oneri relativi potrebbero fronteggiarsi anche con gli utili del numero precedente, ove si sopprimessero le attuali speculazioni e l'attuale diverso utilizzo di parte degli utili stessi;
- 11°) far concedere ai pescatori, riuniti in compagnie o cooperative, in attesa dell'invocata definitiva sistemazione, le prestazioni dell'I.N.A.M. col massimale di lire 400 mensili, stabilito per gli ausiliari del traffico, rinunziando alla pretesa di ben lire 1250 mensili;
- 12°) accelerare la costruzione di case minime per pescatori, incominciando da coloro che sono alloggiati in caverne e baracche;
- 13°) aumentare i contributi per l'istruzione professionale curata dall'E.N.E.M.

COLASANTO.

La Camera,

considerato che le isole di Tremiti sono attualmente l'unico rifugio naturale in Adriatico, nella zona da Ortona a Barletta,

ınvita ıl Governo

a provvedere per la costruzione in loco di un piccolo porto rifugio che sia di garanzia per tutti i pescherecci della zona.

DE MEO.

La Camera,

constatata la grave situazione di crisi economica in cui si dibatte Civitavecchia, a causa del diminuito traffico dei mercantili che, trasportando materiali e mercanzie interessanti Roma e il viterbese, preferiscono inspiegabilmente porti lontani e già abbondantemente favoriti,

invita il ministro della marina mercantile a volere intervenire e conseguentemente provvedere perché il porto di Civitavecchia torni ad essere il naturale sbocco del traffico marittimo interessante le due provincie laziali predette.

MIEVILLE.

La Camera,

vista la legge 26 febbraio 1952, n. 67, che stabilisce le nuove norme sullo stato giuridico dei salariati dello Stato,

invita il ministro della marina mercantile a proporre alla legge predetta, a favore del personale dipendente dalla propria amministrazione, le seguenti modifiche:

- a) estensione della nomina a « operato temporaneo » dei salariati assunti fino al febbraio 1952;
- b) estensione di detta qualifica di operato temporaneo ai salariati che prestano servizio presso l'Amministrazione della marina dal periodo precedente l'emanazione della legge predetta, per evitare l'abuso, nei loro confronti, del sistema dei licenziamenti prima dello scadere dei 90 giorni (scaduti i quali maturerebbe il diritto alla qualifica di « temporaneo ») e delle seguenti riassunzioni ex novo, tenuto conto che detto personale necessità numericamente all'Amministrazione;
- c) estensione dell'assistenza sanitaria ed economica dell'I.N.A.M. a tutto il personale giornaliero dipendente dall'Amministrazione della marina mercantile.

CALABRÒ, MIEVILLE.

La Camera,

considerando che la scarsa efficienza del compartimento marittimo di Palermo si riflette con gravi conseguenze sul traffico e sull'economia della città e della Sicilia;

considerando che la deficiente attrezzatura del porto e della stazione marittima e

l'assoluta mancanza del servizio di bunkeraggio allontanano dal porto di Palermo le navi che avrebbero un interesse di sostarvi,

impegna il Governo a intervenire

- iº) per la riorganizzazione dei servizi di linea;
- 2º) per la riorganizzazione di un efficiente servizio di bunkeraggio;
- 3°) per la risoluzione della grave crisi che da cinque mesi travaglia il cantiere di Palermo, unico complesso industriale della città che alimenta altre officine meccaniche e affini.

SALA, CALANDRONE GIACOMO, GRASSO NICOLOSI ANNA.

La Camera,

considerata la situazione di disagio e di difficoltà in cui si dibatte la pesca italiana, in particolare per la cattiva gestione e direzione dei mercati ittici all'ingrosso,

invita il Governo

- 1º) a modificare la legge 12 luglio 1938, n. 1487, sui mercati ittici nel senso che la gestione e la direzione vengano concesse alle cooperative dei pescatori;
- 2º) ad incrementare con giusti provvedimenti il movimento cooperativo della pesca.

Concas, Berlinguer, Fiorentino, Corona Achille, Ducci, Andò, Bogoni.

La Camera,

invita il ministro della marina mercantile ad annullare le gare per i pubblici appalti dei servizi marittimi e sovvenzionati, Toscana, Isole Eolie, Pelage, Pontine e Pantelleria e ciò in vista del gravissimo onere che subirebbe l'erario se fossero ritenute valide le gare già effettuate per quei servizi.

BONINO, LUCIFERO.

La Camera,

rendendosi conto della necessità di risollevare l'economia triestina stremata da lunghi inni di regime eccezionale e preoccupata di rendere giustizia a quelle popolazioni, sempre laboriose e tenaci portatrici del lavoro stimato ed apprezzato nel mondo, tutta proiettata nella vita marinara alla quale ha dato e sta dando il più prezioso contributo,

sollecita

dai competenti organi del Governo adeguati e pronti provvedimenti atti a ridare serenità e possibilità di lavoro a quelle popolazioni tanto duramente provate per varie cause,

e più precisamente di ridare a Trieste la sua funzione di grande centro animatore e propulsore dell'attività marinara restituendole le sue linee tradizionali di traffico internazionale e le sue navi, particolarmente urgente quella della Saturna e della Vulcania, orgoglio dei triestini, già da tempo promesse ma non ancora viste ed il cui ritorno sui moli di Trieste è oggi necessario più che opportuno.

La Camera moltre impegna il Governo ad adottare provvedimenti adeguati ed urgenti che assicurino il pieno impiego e la continuità di lavoro ai cantieri di Monfalcone e di Trieste, già preziosi strumenti di affermazione del lavoro italiano e di prestigio nazionale, adempiendo, così, ad un categorico impegno sia sociale che nazionale.

COLOGNATTI.

La Camera,

presa in considerazione la situazione dell'industria peschereccia,

ınvita il Governo

a prorogare la legge 8 gennaio 1952, n. 20, con un ulteriore finanziamento di lire 300 milioni.

MAZZA, DUCCI, MANIERA.

La Camera invita al Governo:

t°) a dare impulso all'attività dell'Istituto nazionale per le case dei pescatori, favorendo la costruzione di case soprattutto nei centri pescherecci dell'Italia meridionale ove i pescatori vivono in grotte, scantinati, anguste abitazioni di un sol vano di pochi metri quadrati con un carico medio familiare di circa 8 unità;

2º)a seguire una più efficiente politica di credito peschereccio, disponendo stanziamenti di più adeguate somme per il concorso, da parte dello Stato al pagamento degli interessi e promuovendo l'applicazione di una tecnica creditizia più rispondente alle reali necessità e più aderente alle caratteristiche economiche del settore:

3º) a disporre di contributi per il rinnovo attrezzi da pesca e la messa in opera di motori nazionali ed esteri da 10 a 30 HP su natanti di nuova costruzione addetti alia piccola pesca.

TROISI.

La Camera,

considerato che da oltre due anni proseguono gli studi per un disegno di legge concernente benefici assicurativi e l'assistenza per malattia da concedersi ai lavoratori addetti alla piccola pesca;

ritenuta l'urgenza di accogliere il voto più volte formulato dalle associazioni sindacali interessate sulle cui istanze è stato predisposto uno schema di norme intese alla istituzione di una particolare gestione assicurativa in favore dei pescatori, indipendentemente dalla esistenza di un lavoro subordinato;

visto che il progetto, come risulta dalla risposta scritta alla interrogazione n. 1547 in materia, è ancora in corso di studio essendo state le associazioni proponenti invitate a rielaborare le proposte originali, sia per il reperimento dei fondi, sia per superare difficoltà di ordine pratico;

invita

il ministro della marina mercantile a procedere alla rielaborazione definitiva del progetto, intervenendo presso le altre amministrazioni interessate (Ministeri del lavoro, dell'industria e del tesoro) affinché le difficoltà pratiche siano superate ed il reperimento dei fondi venga effettuato.

BONTADE MARGHERITA.

La Camera,

considerato che le attuali umili condizioni dei lavoratori addetti alla piccola pesca sono dovute prevalentemente all'insufficienza dei mezzi e delle attrezzature, nonché alla madeguatezza dei servizi ausiliari a terra,

fa voti

- 1º) perché il ministro del tesoro disponga con l'urgenza indispensabile gli stanziamenti necessari ad attuare il provvedimento proposto dal ministro della marina mercantile allo scopo di procedere alla sostituzione dei motori a benzina installati su natanti addetti alla piccola pesca con motori marini a gasolio;
- 2º) perché il ministro della marina mercantile voglia disporbre la impostazione di un piano organico, opportunamente graduato nel tempo, e concomitante relativamente alla realizzazione, inteso:
- a) a favorire la motorizzazione dei natanti della piccola pesca, con particolare riguardo alle zone depresse dell'Italia centromeridionale, delle isole e del delta padano, mediante l'istallazione a bordo di motori ma-

rini a gasolio e l'ammodernamento dei piccoli natanti motorizzati attualmente in esercizio;

- b) a facilitare l'impianto nei centri di produzione ittica degli stabili e delle attrezzature necessarie per l'accentramento, la conservazione e la distribuzione dei prodotti della pesca, attuando contemporaneamente la revisione della legge 12 luglio 1938, n. 1487 sui mercati all'ingrosso del pesce, e regolando con apposite norme l'istituzione ed il funzionamento dei mercati ittici sussidiari;
- c) ad agevolare lo sviluppo della cooperazione peschereccia, riconoscendone la preminente funzione di carattere economico e sociale, che è chiamata a svolgere a favore dei lavoratori addetti alla piccola pesca, anche attraverso la gestione dei mercati di produzione all'ingrosso del pesce e dei mercati sussidiari.

FORESI, CIBOTTO.

PRESIDENTE. Gli ultimi tre ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

Quale è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Ho già detto all'onorevole Maniera che il suo ordine del giorno non può trovare, almeno per quanto si attiene al primo punto, la mia contrarietà, ma che il problema riguarda il Ministero del commercio con l'estero al quale il Ministero della marina mercantile ha fatto più volte presente la necessità di una più esatta regolamentazione dei problemi esposti. Quindi, a titolo di raccomandazione, accetto questo ordine del giorno.

Posso accettare l'ordine del giorno Angelini Armando, anche dopo quanto ho detto nel mio intervento, a titolo di raccomandazione, perché i problemi riguardano anche altri dicasteri.

Quanto all'ordine del giorno Semeraro Santo non direi di poterlo accettare nemmeno come raccomandazione, perché l'onorevole Semeraro dovrebbe essere sodisfatto di ciò che ho detto nel mio intervento, che è consegnato al resocondo stenografico della Camera.

L'ordine del giorno Reali si compone di tre parti sostanziali. Così come è redatto non lo posso accettare. Quanto alla messa a disposizione delle cooperative dei pescatori di sufficienti mezzi per provvedere al rinnovo e alla motorizzazione dei natanti, credo di aver dato sufficienti assicurazioni. Quindi prego di non insistere.

Conosco la passione dell'onorevole Borsellino per i pescatori. Egli prospetta un poten-

ziamento della pesca costiera, soprattutto per migliorare le condizioni di vita dei pescatori. Credo di aver detto sufficientemente in proposito, per cui egli potrebbe dichiararsi sodisfatto.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Berlinguer e gli altri analoghi ordini del giorno Angioy, Pintus e Polano, credo che i colleghi sardi abbiano inteso le mie dichiarazioni circa le comunicazioni con la Sardegna. In questa materia non possiamo improvvissare. Comprendo perfettamente le istanze che dalla Sardegna salgono ai deputati, ma più di quanto si è fatto sul momento non è possibile fare. Per il futuro faremo di più. Quindi, accetto gli ordini del giorno a titolo di raccomandazione.

Poiché l'ordine del giorno Calandrone Pacifico investe una questione di principio sulla quale ho largamente parlato, pur apprezzando le intenzioni che lo lianno determinato, non posso accettarlo.

Ordine del giorno Ducci: posso accettarlo. Egli sa che ad accettarlo con me deve essere anche il ministro del tesoro. Mi pare di aver, detto eloquentemente che la legge è necessaria e che m'impegno a presentarla. Quindi accetto l'ordine del giorno in questo senso.

Ordine del giorno Gatto: il presentatore ha già udito quanto ho detto sulla nuova legge. Prego di non insistere.

L'ordine del giorno Gianquinto non posso accettarlo, così come formulato.

Ordine del giorno Cavaliere Stefano: non posso accettarlo perché la materia riguarda il Ministero delle finanze.

L'ordine del giorno Colasanto contiene talune esatte considerazioni. Lo accetto come raccomandazione.

Prego l'onorevole De Meo di porre l'argomento del suo ordine del giorno in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Comunque gli do assicurazione che, pur non essendo materia del mio dicastero, mi interesserò presso il Ministero dei lavori pubblici onde il suo desiderio possa essere esaudito.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Mieville.

Ordine del giorno Calabrò: non lo posso accettare perché investe un problema di carattere generale e non riguarda solo il mio Ministero. L'inquadramento del personale dello Stato è una espressione sintetica della pubblica amministrazione e non una dettaglio.

L'ordine del giorno Sala non lo posso accettare perché, tranne la riorganizzazione dei servizi di linea, si tratta di problemi che non dipendono dal mio ministero.

Per l'ordine del giorno Concas ed altri devo dire che il Ministero della marina mercantile ha già predisposto un disegno di legge per modificare la legge 12 luglio 1938 sui mercati ittici. Io sono personalmente favorevole e non da oggi, ma è una legge che vede la contrarietà dei comuni i quali non desiderano cedere la gestione dei mercati. Il Ministero della marina mercantile intensificherà i suoi sforzi onde avere il consenso del dicastero interessato.

L'ordine del giorno Bonino non lo posso accettare sotto nessun profilo. Posso dire che terrò conto di quanto è segnalato non essendo ancora intervenuta la ratifica delle gare.

L'onorevole Colognatti è da me pregato di non insistere per la votazione del suo ordine del giorno. La sostanza mi trova consenziente anche perché sono stato di recente a Trieste e so quali sono le necessità dell'emporio triestino. È un ordine del giorno troppo caratterizzato, poiché vi si accenna a nomi di navi ed altro. Lo accetto come raccomandazione su un piano generale di valutazione.

L'ordine del giorno Mazza lo accetto perché ritengo che la legge cui esso si riferisce vada prorogata; non posso però assumere l'impegno del finanziamento di lire 300 milioni, perché non sarebbe cosa seria da parte mia.

La prima parte dell'ordine del giorno Troisi la ritengo superata poiché ho fatto l'elogio dell'istituto per la costruzione delle case ai pescatori e del presidente; ho detto inoltre che il Ministero lo appoggerà ancora meglio per l'avvenire che non per il passato. Per il resto lo invito a non insistere.

Quanto all'ordine del giorno Bontade, che è identico ad altri ordini del giorno, pregherei la presentatrice di non insistervi.

In merito all'ordine del giorno Foresi, devo rilevare che una parte di esso non riguarda il mio dicastero. Comunque, parte del contenuto di quell'ordine del giorno la farò mia, nel senso che l'appoggerò e ne trasmetterò le richieste al Ministero competente.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Maniera?

MANJERA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Armando Angelini?

ANGELINI ARMANDO. Non insisto. PRESIDENTE. Onorevole Santo Semeraro?

SEMERARO SANTO. Non insisto. PRESIDENTE. Onorevole Reali? REALI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Borsellino? BORSELLINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Berlinguer? BERLINGUER. Insisto, anche perché credo che questo ordine del giorno possa assorbire gli altri dello stesso tenore presentati da vari deputati sardi.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Angioy?

ANGIOY. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Pintus non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Polano?

POLANO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Pacifico Galandrone?

CALANDRONE PACIFICO. Io rinuncio alla votazione perché non voglio commettere l'errore di attribuire al ministro le responsabilità che derivano da questo bilancio e che gli impediscono di accogliere questo ordine del giorno, pur apprezzandone la materia e le intenzioni. Per quanto riguarda la necessità rilevata dal ministro di una dilatazione dell'interesse dell'opinione pubblica per l'economia marittima, mi trova consenziente. Devo far rilevare, come qui si è detto nel corso della discussione generale, che la situazione dei cantieri è tale che già alcuni sono privi di lavoro e sentono le esigenze di quella legge organica che non può venire oggi discussa pur essendo largamente servita quale espediente elettorale.

Così al quadro ottimistico tracciato nella relazione e ripreso dal ministro si contrappone il fatto che già oggi numerosi lavoratori sono disoccupati, a orari ridotti o in integrazione e spesso al danno essi vedono aggiungersi la beffa, come nel caso dei lavoratori di Genova, Castellamare e Livorno che si sono visti attribuire la costruzione di una nave fantasma che ancor oggi ha da essere iniziata.

Ciò crea delle situazioni veramente penose, come quelle del cantiere del Mediterraneo di Pietra Ligure che per gli impedimenti opposti dal Governo alla esecuzione di una commessa di 6 navi per l'U. R. S. S. si trova da un anno con metà delle maestranze licenziate e l'altra metà in integrazione. Proprio oggi dalla direzione di quel cantiere ho ricevuto una lettera che prospetta un prossimo aggravarsi della situazione e richiede il tempestivo intervento di provvidenze.

La stessa situazione è rivelata da altri ordini del giorno per numerosi cantieri e rischia di generalizzarsi quanto prima. Vorrei ancora sottolineare come i lavoratori al di là degli espedienti elettoralistici sopportando miserie e sacrifici abbiano, spesso contro la volontà del Governo, contribuito alla rinascita della marina come nel caso della *Volere* impostata dai lavoratori dell'Ansaldo nel 1950, durante la lotta che li ha trovati asseragliati nel cantiere.

In questa situazione non insisto per la votazione di questo ordine del giorno ripromettendomi di sollevare la questione secondo le indicazioni che scaturiranno da un convegno unitario dei 40.000 lavoratori dei cantieri che richiamerà l'opinione pubblica alla realtà della situazione esistente nei cantieri navali. Mi auguro che il ministro, nell'attesa della legge, sappia utilizzare i residui e togliere quelle remore verso l'U.R.S.S. per garantire lavoro ai cantieri e sollevare dalla miseria quei lavoratori, portando un contributo alla ripresa delle nostre industrie.

PRESIDENTE. Onorevole Ducci?

DUCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gatto?

GATTO. Non insisto.

PRESIDENE. Onorevole Gianquinto?

GIANQUINTO. Non insisto per la votazione ma debbo respingere le dichiarazioni del ministro che riguardano il porto di Venezia. La camera di commercio, in questi ultimi tempi ha messo a fuoco il problema del porto, ed ha chiesto di inserire la produzione italiana nei mercati dell'oriente europeo ed asiatico; ha chiesto di incrementare le linee regolari di navigazione che fanno capo a Venezia; e al Governo di assumere quelle misure che sono necessarie per difendere il retroterra nazionale del porto stesso. Ha denunciato che gran parte della clientela del porto è costretta a servirsi di altri porti (perché il porto di Venezia non è servito dalle linee dell'anteguerra) ed 10 ricordo tutte le personalità e tutti gli enti che vengono da lei, onorevole ministro, a chiedere la carità di qualche nave per il porto di Venezia, il quale fu e dovrà tornare ad essere, il secondo d'Italia.

Ella respinge, onorevole ministro, il mio ordine del giorno, e non intende prenderlo nemmeno in considerazione, cioè non lo accetta nemmeno come raccomandazione, ma Venezia saprà che il Governo ha respinto questo ordine del giorno che risponde ad una esigenza sentita da tutta la regione veneta. Ella sa, onorevole ministro, che non si può confondere il porto industriale con quello commerciale, perché hanno funzioni diverse.

Mancano almeno 450.000 tonnellate di traffico per riportare il porto al livello della anteguerra. Ella sa bene che ora è un anno si è tenuto un convegno di tutti gli utenti del porto, che hanno denunciato questa situazione di grave crisi. Ed ella respinge questo ordine del giorno! Mi accorgo allora che bisogna dibattere a fondo il problema del porto di Venezia.

Perciò, con l'impegno di presentare una interpellanza o una mozione sull'argomento, rinunzio alla votazione del mio ordine del giorno.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Ella sa, onorevole Gianquinto, che io sono un adriatico e che, se potessi, manderei del traffico a Venezia, perché lo manderei contemporaneamente alla mia città. Pertanto, che Venezia sappia o meno che io ho tenuto questo atteggiamento, non ha nessuna importanza. Desidero anzi che i veneziani sappiano come il Governo il traffico non lo possa creare, ed ella lo sa meglio di me.

Se potessi mandare una nave a Venezia, questa nave andrebbe anche ad Ancona e a Bari. E io sono un adriatico, glielo ripeto per la seconda volta.

Quando ella mi chiede di accettare la dizione: «impegna il Governo», impegna me a rimuovere le cause che rendono critica la vita dell'emporio veneziano. La prego di indicarmi queste cause, e, se lo potrò, mi impegnerò a rimuoverle.

GIANQUINTO. Se ella fa una questione di parole, sono pronto anche a modificare il mio ordine del giorno. Se ella non gradisce la parola « impegna » possono sostituire l'altra « invita ».

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Sta bene, accetto come raccomandazione. L'onorevole Gianquinto ha ascoltato quanto io ho detto circa i traffici del porto di Venezia e la restituzione di certe linee e quindi già sa che il ministro farà quanto e possibile per alleviare la situazione.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Cavaliere Stefano non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Colasanto?
COLASANTO. Non insisto.
PRESIDENTE. Onorevole De Meo?
DE MEO. Non insisto.
PRESIDENTE. Onorevole Mieville?
MIEVILLE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Calabrò? CALABRO'. Non insisto.
PRESIDENTE. Onorvole Sala?

SALA. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Concas?

GONGAS. Non insisto. Tuttavia, desidero far presente all'onorevole ministro di voler intensificare, come ha promesso, gli sforzi da svolgere presso il Ministero dell'interno per ottenere il parere favorevole per la legge che dovrà modificare le attuali disposizioni che riguardano i mercati ittici.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Ho già preso l'impegno di farlo.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Borino non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Colognatti?

COLOGNATTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Mazza?

MAZZA. Non insisto, signor Presidente, e a nome degli altri firmatari ringrazio il ministro, fiducioso nel suo buon volere.

PRESIDENTE. Onorevole Troisi? TROISI. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché la onorevole Margherita Bontade non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Foresi?

FORESI. Non insisto. Mi accontento delle dichiarazioni del ministro. Desidero però far rdevare al signor Presidente, che nella sua gentile magnanimità ha elevato al rango di trattato il mio modesto ordine del giorno, che 10 ho inteso soltanto porre in mano al ministro della marina mercantile, già così largamente benemento per i pescatori e per le cooperative della pesca, un'arma nei riguardi del Ministero del tesoro. Si tratta cioè di offrire un maggior numero di mezzi motorizzati at pescatori che attualmente ne sono sprovvisti e specialmente ai cooperatori della pesca. Ringrazio il ministro delle assicurazioni che mi ha dato per quanto attiene alle responsabilità derivanti ad altri dicasteri.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'ordine del giorno Berlinguer, accettato dal Governo a titolo di raccomandazione:

« La Camera fa voti perché il Governo provveda con urgenza a migliorare le comunicazioni marittime fra la Sardegna e il Continente:

a) con l'istituire una doppia corsa, almeno trisettimanale nei periodi ordinari e

quotidiana nei periodi di maggior affollamento, sulla linea Olbia-Civitavecchia per evitare il ritardo anche di settimane a cui vengono soggetti i passeggeri e l'intollerabilo inconveniente di costringerli a viaggiare senza cabine pur avendone pagato il prezzo;

- b) col risolvere il problema del porto interno di Olbia, ove dovrebbe essere spostato l'approdo anziché sulla banchina dell'Isola Bianca;
- c) col rendere almeno trisettimanale il servizio marittimo della linea Cagliari-Civitavecchia;
- d) con l'istituire una linea celere giornaliera fra Porto Torres e Genova, attraverso la quale possa essere avviata la esportazione dei prodotti sardi verso l'Italia settentrionale e possano convogliarsi i passeggeri per la stessa destinazione: e col migliorare adeguatamente anche le condizioni del porto di Porto Torres;
- e) col trasferire nell'edificio della stazione marittima di Civitavecchia tutti i servizi per l'imbarco, dotando anche il porto di una pensilina;
- f) col rendere bisettimanale il servizio sulla linea Cagliari-Napoli ».

(**È** approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Sala, non accettato dal Governo:

« La Camera,

considerando che la scarsa efficienza del compartimento marittimo di Palermo si riflette con gravi conseguenze sul traffico e sull'economia della città e delia Sicilia;

considerando che la deficiente attrezzatura del porto e della stazione marittima e l'assoluta mancanza del servizio di bunkeraggio allontanano dal porto di Palermo le navi che avrebbero un interesse di sostarvi,

impegna il Governo a intervenire

- 1º) per la riorganizzazione dei servizi di linea;
- 2º) per la riorganizzazione di un efficiente servizio di bunkeraggio;
- 3º) per la risoluzione della grave crisi che da cinque mesi travaglia il cantiere d Palermo, unico complesso industriale della città che alimenta altre officine meccaniche e affini ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1953-54 che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUERRIERI EMANUELE, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 80).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli e per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUERRIERI EMANUELE, Segretario, legge:

Rassunto per titolo. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali, lire 701.800.000.

Debito vitalizio, lire 320.000.000.

Spese per la marina mercantile, lire 38.350.000.

Spese per le capitanerie di porto, lire 665.400.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 10.000.800.000.

Spese per la pesca, lire 8.000.000.

Spese diverse, lire 1.000.000.

Totale del Titolo I – Parte ordinaria, lire 11.735.350.000.

Titolo II. Spesa straordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese diverse, lire 13.339.685.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 25.075.035.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) lire 25.073.035.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1953-54.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale per gli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUERRIERI EMANUELE, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 80).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli del disegno di legge che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

GUERRIERI EMANUELE, Segretario, legge:

ART. 1.

«È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge».

(E approvato).

Авт. 2.

«È autorizzata per l'esercizio finanziario 1953-54 la spesa straordinaria di lire 35.000.000, per provvedere all'acquisto e alla riparazione dei mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti».

(E approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta. La seduta è sospesa fino alle 21,50.

(La seduta, sospesa alle 20 40, è ripresa alle 21,50).

Presidenza del Vicepresidente D'ONOFRIO

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti relativi al bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Gli onorevoli De Meo, Mieville e Basile hanno fatto sapere alla Presidenza che, pur mantenendo i loro ordini del giorno, rinunziano a svolgerli.

L'onorevole Concetti ha presentato il seguente ordine del giorno:

«La Camera,

ritenuto che le « Norme di coordinamento e modificazione delle disposizioni in materia di ricevitorie postali e telegrafiche, agenzie, collettorie e servizi di portalettere rurali », hanno dimostrato gravi lacune nella loro prima fase di attuazione, come si appalesa stringente la necessità di provvedere ad una loro parziale revisione e modificazione,

invita il ministro delle poste e delle telecomunicazioni

a provvedere, di sua iniziativa, alla sollecita revisione del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656 ».

L'onorevole Concetti ha facoltà di svolgerlo.

CONCETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la legge delega 8 maggio 1952, n. 427, ha avuto la sua regolamentazione nel decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656. Indubbia è la bontà intrinseca della riforma, maturata dall'indifferibile esigenza di un nuovo ordinamento postale, resa indilazionabile dai nuovi criteri organizzativi e dalle esigenze dei servizi.

Limite umano, però, oltre che giuridico, posto a base di tale riforma, fu la premessa (testuale): « Restano comunque ferme le disposizioni sullo stato giuridico del personale e le relative piante organiche ». Senonché, si è voluto poi intendere e interpretare per « personale» quello di ruolo, cioè del Ministero, ammınistrazioni centralı, direzioni provinciali e uffici principali, e non si sono invece compresi quei 50 mila e più lavoratori che dei 100 mila circa dipendenti dell'amministrazione costituiscono il personale delle ricevitorie postali e telegrafiche, quel personale di sportello, di recapito e di corrispondenza. Partendo dal vecchio regolamento organico del 1906 sul personale di ruolo, che è indubbiamente superato dalle esigenze nuove, e amputando, non si ravvisa certo con felice cesoia, il codice postale del 1936, si è abrogato, sotto la speciosa ragione di modificazione, tutto il libro III concernente il conferimento delle ricevitorie, lo stato giuridico, il trattamento economico, la disciplina del ricevitore, lasciando invece inalterati quei libri I e II regolanti i servizi postali e i servizi di telecomunicazioni che avevano dato preminente motivo alla riforma. Per cui, non si è trattato di ammodernamento dei servizi, ma di trasformazione del rapporto d'impiego del personale delle ricevitorie.

Ne sono derivate conseguenze veramente penose, direi anche per alcune, aberranti. Eccone alcune:

4º) Licenziamento giuridico, se non di fatto, di migliaia di lavoratori, operato non in base a selezione di meriti, di capacità, di anzianità, di stato di famiglia, ma solo sulla scorta di circostanze puramente casuali, quali, ad esempio, quelle di residenza in borgo o in città, per cui si è iscritto all'albo nazionale dei supplenti lo scapolo, senza titolo di studio, assunto alla vigilia del decreto presidenziale n. 656, e si è trasferito nel ruolo di riserva il supplente anziano per servizio e per età, con carico di famiglia, con titolo di studio, solo perché vivente in un centro abitato di minore importanza.

2º) Distinzione illogica tra pari grado: Io stesso fortunoso criterio, trascurando i titoli soggettivi del lavoratore, ha discriminato i già pari grado in direttori e in agenti (tıtolari di agenzia) equiparando i primi anche al grado VII del gruppo B e i secondi al grado XII del gruppo C, negando a questi ultimi il diritto alle ferie retribuite, che era invéce per essi un diritto già consolidato con la precedente legislazione, e costringendoli a pagare il proprio sostituto, il cosidetto «coadiutore», anche in caso di malattia – con in più la perdita del premio di interessamento – e perfino di puerperio, fissando retribuzioni economiche fra i ruolisti e gli equiparati completamente difformi, che rendono inesistente quella equiparazione economica, che invece avrebbe dovuto essere elemento comune ad entrambi. Si è equiparato il supplente al manovale (grado XIII gruppo C).

3º) Creazione di una figura indefinibile: il coadiutore. La distinzione delle ricevitorie in agenzie e uffici locali ha arrecato alle prime un troppo evidente danno per i titolari delle stesse. Infatti, le agenzie hanno perduto il supplente, surrogato dal cosidetto coadiutore, con 1-2-3-4- ore di lavoro giornaliero. Questo coadiutore è la nuova, strana figura della riforma. Gli è datore di lavoro il titolare; con obblighi ben gravi e tassativi, non ha diritto ad alcun emolumento da parte dell'amministrazione, non è iscritto alle assicurazioni obbligatorie, è pagato dal titolare dell'agenzia, cui l'amministrazione corrisponde un contributo. Questo contributo è qualcosa di pressoché evanescente; il resto lo deve mettere quel titolare dell'agenzia, cioè quel titolare di grado XII di gruppo C, che è anche obbligato, a sue spese, ad arredare l'ufficio, a custodire fondi e valori dell'amministrazione nella sua abitazione privata, ad assumere fattorini per il recapito di espressi e telegrammi.

Ho detto « pagato », ma impropriamente, perché è da ritenère che un pover'uomo, il coadiutore, che lavora due ore al giorno senza poter far altro, non possa dirsi pagato se percepisce, come in realtà avviene, lire 5 mila mensili. Tali agenti, dunque, non a torto reclamano un più equo trattamento.

4º) Disposizioni inadatte sui recapiti. Non possono essere taciuti tre gravi rilievi: a) la delicatezza del servizio – il segreto epistolare – non dovrebbe consentire l'affidamento ad un occasionale prestatore d'opera qual'è l'improvvisato latore cui non è richiesta nessuna specifica garanzia di riserbo e di onestà; b) la stessa delicatezza del servizio mal si concilia con l'affidamento del recapito a un

latore, non sempre immediatamente reperibile e disposto a farlo, ed a cui l'amministrazione corrisponde lire 7,50 per ogni oggetto recapitato, mentre il mittente ha pagato 50 lireperché il suo espresso venga recapitato subito; c) nell'ipotesi di un incidente al latore, il danno a chi fa capo ? Evidentemente al titolare dell'agenzia postale. Ma questo non pare logico ed equo.

5º) Insufficienza del trattamento di quiescenza. Settant'anni di età è il limite per la pensione, ma si è disconosciuto il periodo di servizio prestato dai portalettere e supplenti prima del 1º ottobre 1952. Ne è derivato che un supplente, licenziato dopo trentadue anni di servizio, è stato liquidato con la somma di lire 31.239.

Da tutto ciò deriva provata la legittimità delle doglianze mosse da una umile e veramente benemerita categoria di uomini fedeli e onesti, di cui sono lieto ed onorato di farmi eco in questa Assemblea. Da ciò è nato il mio ordine del giorno che vuol essere un richiamo preciso dell'attenzione del Governo su un problema che merita di essere decisamente e sollecitamente affrontato. Di tale problema io ho rilevato solo alcuni aspetti: poiché sono certo di non aver esaurito il tema e poiché nel contempo sono sicuro che ella, signor ministro, nella sua sensibilità e nella sua preparazione, trova tutti gli argomenti per una visione panoramica e organica dell'intero problema, mi permetto ancora rinnovare a lei personalmente l'invito di predisporre le opportune proposte di modifica. Ne sottolineo l'urgenza. Non si può vivere nella situazione in cui versa, ad esempio, il titolare dell'agenzia di Moresco (Ascoli Piceno) che, malato da due mesi di flebite, padre di quattro figli, percepisce lire 8.624 mensili!

L'umanità di questo caso è veramente urgente. La raccolga, signor ministro, e non la crucci il pensiero e il timore di un possibile appunto per la modifica di una norma tanto recente. La conforti, anzi, la certezza in cui si esprime la forza della democrazia e che consiste proprio nel suo sforzo costante di miglioramento.

PRESIDENTE. L'onorevole Macrelli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il ministro delle poste e delle telecomunicazioni a volere – in conformità dell'articolo 6 della legge 5 giugno 1952, n. 656 – disporre la trasformazione della ricevitoria postale di Cesena in ufficio principale, data la importanza demografica, commerciale, industriale della città ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MACRELLI. Vi rinunzio, e dichiaro fin da ora che non insisterò nemmeno per la votazione. Mi permetto soltanto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sull'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica del 5 giugno 1952, n. 656. È il decreto che ha posto tutti gli uffici postali alle dirette dipendenze dell'amministrazione centrale e l'articolo 6 dispone esplicitamente che l'istituzione, la trasformazione, la rinuncia, la riunificazione o la soppressione degli uffici locali delle agenzie possono avvenire soltanto con decreto del ministro delle poste e telecomunicazioni sentita la commissione centrale per gli uffici locali. Questo richiamo ha un valore perché, in base all'articolo 6, si può ottenere quella trasformazione di cui si parla nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Cervone:

«La Camera,

vista la relazione della VIII Commissione, che, richiamandosi al voto da questa espresso già da tempo, sollecita la attuazione della riforma strutturale dei servizi espletati dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni;

riconosciuta la inderogabile necessità di costituire nell'ambito del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, e quindi con un unico consiglio d'amministrazione, due organismi autonomi che possano efficacemente ed integralmente coordinare le attività concernenti da una parte i servizi telegrafici, telefonici e radioelettrici, e dall'altra quelli postali e a danaro, realizzando così in ciascun settore, sul piano tecnico ed amministrativo, la indispensabile unità di indirizzo per la permanente efficienza dei servizi, la impostazione e la risoluzione dei problemi inerenti allo sviluppo ed al costante adeguamento dei servizi stessi ai progressi della tecnica e della vita sociale;

considerati i notevolissimi risultati ottenuti dall'Ispettorato generale delle telecomunicazioni con la stretta collaborazione del consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni, sia nel rapido ripristino dei servizi e nella loro man mano crescente efficienza, sia per i nuovi impianti concepiti e realizzati con la visione unitaria di tutte le esigenze del telegrafo alla fototelegrafia e alla televisione, dal telefono alla radiofonia;

considerata la necessità che sia conservato il Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni come massimo organo consultivo del Ministero per le telecomunicazioni;

considerato che la legge 8 maggio 1952 per l'emanazione dei testi unici in materia di organizzazione e riordinamento dei servizi dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha cessato di aver vigore dall'8 maggio 1953,

invita il Governo

a presentare d'urgenza al Parlamento la sichiesta per il rinnovo della legge di cui alle premesse, impegnandolo a procedere nel più breve tempo possibile alla costituzione delle due aziende autonome, l'una delle poste e sesvizi a danaro, l'altra delle telecomunicazionii nell'ambito del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e con un unico Conaglio di amministrazione».

L'onorevole Cervone ha facoltà di svolgerlo. CERVONE. Signor Presidente, onorevolu colleghi, prima della guerra, essendo stato abolito il Ministero delle poste e telegrafi, le sue attribuzioni erano state devolute a una direzione generale del Ministero delle comunicazioni, che vi provvedeva con due aziende autonome: quella delle poste e telegrafi e l'azienda di Stato per i telefoni. Con tale organizzazione non si poteva ottenere alcun coordinamento fra i servizi telegrafici, telefonici e radio-elettrici, divisi tra le due aziende, né si poteva ottenere gli adeguamenti moderni sia dei servizi postali che di quelli delle telecomunicazioni.

Questa situazione anacronistica, fatta rilevare d'altra parte anche dall'onorevole relatore, che si è perpetuata anche dopo la ricostituzione del Ministero delle poste e telecomunicazioni, non permise fino al 1947 di attuare un qualsiasi piano concreto che potesse portare alla ricostruzione, tanto meno al potenziamento dei servizi.

Di qui sorse la necessità di costituire un organismo unitario che potesse direttamente coordinare l'attività dei tre servizi, e precisamente dei servizi telegrafici, telefonici e radio-elettrici, realizzando sul piano tecnico ed amministrativo quella unità indispensabile di indirizzo nella impostazione e nella risoluzione di delicati e complessi problemi del dopo guerra. E così, infatti, nel 1948 fu costituito l'ispettorato generale delle telecomunicazioni.

Tale ispettorato, oltre ad eseguire coraggiosamente quasi tutta la ricostituzione degli impianti distrutti, ha provveduto, date le accresciute esigenze, all'ampliamento e al potenziamento della rete, modernizzando dove era necessario, fino alla messa in opera di una grande rete di cavi coassiali. Tali esperienze

così favorevolmente acquisite dall'ispettorato generale delle comunicazione portarono, come portano, alla necessaria revisione dell'ordinamento del ministero competente per una riforma strutturale, funzionale degli organismi preposti al delicato complesso rappresentato dai servizi postali e delle telecomunicazioni.

E, consapevole degli interessi che si rendevano alla collettività, il Parlamento, con legge 8 maggio 1952, dava delega al Governo di emanare entro l'anno un testo unico dei servizi dell'amministrazione postale e telegrafica e dell'azienda di Stato per i servizi telefonici. Un anno di tempo, come si vede: non molto, per cui, non essendosi potuto arrivare al termine dei lavori, si corse pericolo, come si corre pericolo se il mio ordine del giorno non dovesse venire accettato, di perdere tanto lavoro e per così grande problema.

Di qui la necessità della presentazione del mio ordine del giorno, che prego l'onorevole ministro di voler accettare.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Angelo Raffaele Jervolino, relatore.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Signor Presidente, onorevole ministro, onorevoli colleghi, il limitato numero degli interventi (e quasi tutti della stessa parte della Camera) mi imporrebbe il dovere di intrattenermi a lungo su questo bilancio per denunziare al paese quello che è stato fatto da me in altra occasione e su altro banco: la poca importanza che si dà al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che, purtroppo, ancora oggi - sebbene in misura assai minore - viene considerato da parlamentari e dalla pubblica opinione come un dicastero poco importante e come una organizzazione esecutiva di servizi pubblici molto modesti.

L'ora inoltrata della notte, però, ed il desiderio di non essere eccessivamente importuno mi costringono a fare brevissime considerazioni: risponderò semplicemente alle obiezioni ed alle critiche fatte dagli interventori, anche perché nella mia relazione scritta credo di avere assolto ampiamente il compito, che dalla Commissione mi era stato affidato.

Basta la lettura del semplice indice premesso nella mia relazione per avere il quadro completo della attività varia e molteplice che svolgono le due aziende: quella delle poste e telegrafi e quella dei telefoni. Gli onorevoli colleghi – che hanno attentamente letto la mia relazione non breve – hanno potuto avere la visione esatta della complessa ed importante attività che svolge quel ministero ed hanno potuto constatare come sia ingiusto il non valutare abbastanza i servizi prestati da quell'amministrazione: servizi tanto necessari alla vita civile del nostro paese.

E dico subito che sono dolente che - per circostanze indipendenti dalla mia volontà non abbia potuto stamane, onorevole Sala, ascoltare il suo intervento. Ella ha parlato su argomenti importanti ma ha detto cose inesatte, come mi accingerò a dimostrarle. Mi sarebbe piaciuto cogliere dalla sua viva voce il tono con cui ha formulato le sue aspre e poco giuste critiche. Comunque avrei desiderato che con le critiche avesse messo in evidenza la parte positiva della attività compiuta dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni: e ciò non le sarebbe stato difficile se - mettendo a parte ogni passione politica e, di conseguenza, ogni prevenzione ella avesse con animo sereno studiato il bilancio.

SALA. C'è il mio manoscritto!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Ho lo stenoscritto del suo discorso. L'ho letto e lo ho commentato. Risponderò alle sue critiche avendo presente lo stenoscritto suddetto.

Ella ha trovato esagerata una frase da me rivoltale quando discutemmo il bilancio in sede di Commissione. Io dissi che la sua era demagogia, perché ella fece delle affermazioni abbastanza gravi, che non erano rispondenti a verità e che perciò determinarono la mia immediata reazione. Anche in quest'aula ella ha fatto una affermazione grave: ha detto che il pareggio del bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non è il frutto di una saggia amministrazione da parte dei ministri che si sono succeduti dall'anno 1948 in poi; non è la conseguenza del dovere compiuto da tutto il personale, che ha assecondato le direttive ricevute; ma ha affermato che il pareggio del bilancio è determinato dallo sfruttamento che il Ministero farebbe del personale. Questa affermazione - deve convenirne - non solo è molto grave ma offende soprattutto la dignità dello stesso personale il quale - ne ho certezza - non condivide la sua opinione ingiusta ed ingenerosa.

A dimostrare la infondatezza di una simile affermazione basta soffermarsi, sia pure brevemente, sul quadro comparativo dei bilanci, riportato nella mia relazione a pa-

gina sette: nello stesso sono indicate le entrate e le spese dall'esercizio 1945-46 in poi, cioè negli anni successivi alla cessazione della guerra. Se ella avesse letto senza prevenzione alcuna e con la necessaria attenzione la mia relazione, avrebbe rilevato che mentre le spese nell'esercizio 1945-46 erano di appena 13 miliardi – queste spese a distanza di otto anni arrivano a ben 80 miliardi e 859 milioni: il che significa che sono aumentate di altre sei volte nei confronti delle spese fatte nel 1946. Ora di queste spese ben 64 miliardi circa sono destinati al personale. Perciò la sua affermazione oltre ad essere grave ed ingiuriosa per lo stesso personale, ripeto, è ingiusta; che anzi è addirittura infondata: ed 10 ho 11 dovere, anche a nome della Commissione, di rettificare la sua affermazione e di elevare una formale protesta per la leggerezza con cui si esprimono opinioni su argomenti estremamente importanti.

SALA. Sedici milioni di ore di straordinario esistono o no?

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Parlerò anche di questo. Le ore straordinarie (anche su questo argomento è facile fare affermazioni generiche senza rendersi conto di quella che è la realtà) vengono fatte in tutti i ministeri e quello delle poste e delle telecomunicazioni (e parlo con conoscenza dei fatti non semplicemente come studioso ed estensore della relazione) non usa al proprio personale un trattamento diverso da quello fatto in altri ministeri ma si attiene alle norme comuni vigenti.

Credano pure, onorevoli colleghi della estrema sinistra, che a me non manca il coraggio per denunziare deficienze ed irregolarità, se sussistano. Sono abituato a non transigere con nessuno soprattutto per ragioni di giustizia specie se la violazione della giustizia è attuata in danno delle classi più umili.

Nella mia relazione – come dirò da qui a poco – ho trattato anche di argomenti che non mi trovano di accordo col Ministero ed ho, a riguardo, usato un linguaggio forse anche eccessivamente forte. Il che fa acquistare maggiore valore alle mie parole quando esse hanno per oggetto compiacimenti ed elogi rivolti 'ai funzionari o al ministro.

Però io amerei che tutti noi – qualunque sia l'ideologia politica professata - ci abituassimo a dire bene del bene e male del male come mi insegnava ad agire un grande Pontefice, Pio XI, che ho avuto la fortuna di servire per oltre sei anni quando ero presidente generale della «Gioventù cattolica ita-

liana», in anni estremamente difficili ed anche pericolosi, cioè dall'anno 1928 alla fine del 1934.

Questa dichiarazione di carattere generale deve valere anche in merito alle risposte che dovrò dare ai colleghi Bogoni, Schiavetti, Farini che non sono stati per niente sereni nelle affermazioni fatte nei loro interventi.

Le ore straordinarie, come dicevo. sono quelle stesse che vengono fatte in tutti gli altri dicasteri e vengono remunerate con gli stessi criteri e nella stessa misura in virtù delle medesime disposisioni di legge.

Ora l'affermare che il Ministero delle poste e delle telecomunicozioni ha raggiunto il pareggio con lo sfruttamento dei suoi impiegati e specie delle classi umili significa misconoscere le benemerenze di quel Ministero che - come ho scritto nella mia relazione - nel breve cammino di soli cinque anni ha saputo percorrere un cammino davvero meraviglioso. Tutti noi - dimenticando le divisioni politiche – abbiamo il dovere di tributare la nostra ammirazione agli uomini, che hanno diretto quel Dicastero specie in questo ultimo quinquennio: essi hanno migliorato e potenziato i servizi superando difficoltà grandissime e senza far gravare sul tesoro dello Stato le imponenti spese sostenute.

E passo ad altri argomenti.

Si è affermato che la mancanza di condizioni ambientali adeguate produce un logorio di vita, veramente intollerabile, del personale. Si è affermato ancora che conseguenza di questo stato di cose sono le gravi malattie fra cui la tubercolosi. Convengo che gli uffici postali - per le condizioni di abbandono in cui sono stati tenuti durante il tempo in cui il Ministero delle poste e dei telegrafi divenne un appendice del Ministero delle comunicazioni - non sempre si trovano in condizioni igieniche: ed a riguardo si sta provvedendo. Devo, però, rilevare che la tubercolosi, che purtroppo colpisce il personale, non dipende dalle condizioni degli uffici. Io ho trattato su altro banco (non da relatore ma da ministro) questo problema, che nessuno aveva mai rilevato, quando ho proposto di sostituire l'antico sistema di chiusura a ceralacca dei pacchi con sistemi meccanici moderni. Ho fatto rilevare quello che neppure i medici avevano mai rilevato che cioè, con l'assorbimento dei gas tossici che si sprigionano dalla liquefazione della ceralacca, il personale finisce col risentire danno ai polmoni specie se è costretto a rimanere, per lunghe ore, in ambiente chiuso e se la ceralacca non è di ottima qualità.

Purtroppo, nonostante la buona volontà – e credano pure che non sono stato un ministro debole – quel problema è rimasto ancora in parte insoluto.

La tubercolosi è un problema che effettivamente merita continua e particolarè attenzione da parte degli organi direttivi del Ministero. Dato il numero talvolta notevole di persone che sono costrette a vivere nello stesso ambiente (come avviene negli uffici di raccolta o smistamento della posta) bisogna vigilare con estremo rigore perché sia evitato il diffondersi del male ove qualche persona ne sia dolorosamente affetta.

L'argomento mi offre l'occasione di invitare l'egregio e valoroso ministro – al quale ancora una volta mi piace rivolgere i sentimenti della mia più viva ammirazione – a studiare attentamente questo problema per eliminare la causa di una malattia molto grave che (negli anni 1948-49-50, quando io ero ministro delle poste e delle telecomunicazioni) era alquanto diffusa in mezzo al personale.

L'onorevole Sala lamenta ancora – e seguo l'ordine degli argomenti da lui trattati – che il personale è senza casa, che si vede trattenuta una parte del suo stipendio o dei suoi assegni e che queste somme vengono incamerate dall'amministrazione, la quale non provvede alle abitazioni. Anche su questo argomento afferma cose inesatte. Perché a parte il fatto che il problema è di natura generale (la legge sull'I. N. A.-Casa la abbiamo discussa ed approvata in questa Camera) mi piace ricordare che dell'argomento specifico mi sono interessato nella mia relazione.

Difatti nella stessa ho messo in evidenza che (nonostante che solo nel 1949 il ministro dell'epoca rivendicò il diritto dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni ad avere un proprio servizio lavori: non bisogna dimenticare che il Ministero delle poste e telecomunicazioni fin dal 1924 è stato tenuto in una condizione di umiliazione in quanto non poteva fare il minimo lavoro ma lo stesso doveva essere eseguito dal Ministero dei trasporti, che percepiva una percentuale non indifferente sui lavori medesimi) il personale addetto a quel servizio – valoroso dal punto di vista tecnico è inadeguato ed insufficiente dal punto di vista quantitativo. Ciò nonostante quel personale sta facendo addirittura miracoli. Le costruzioni sono in corso: si stanno rifacendo gli uffici locali, si sta provvedendo alla costruzione di nuovi edifici e si sta anche provvedendo alla costruzione di case per il personale, specialmente per il personale umile.

Nella mia relazione ho messo in evidenza il numero degli edifici costruiti e quelli in corso di costruzione; ho indicato le somme stanziate e quelle già spese a tale scopo. Ho ricordato che nell'esercizio finanziario 1952-53 ben 19 edifici sono stati costruiti con fondi prelevati dalla parte ordinaria mentre altri 30 sono stati costruiti con spesa straordinaria; ho rilevato che in questo esercizio si sono iniziati i lavori per 76 edifici; ho ricordato che per Milano è destinata la somma di 500 milioni per l'ampliamento di quel fabbricato; ho fatto noto che a Padova si sono impegnati altri fondi notevoli per l'acquisto di un palazzo.

Per quanto si riferisce agli alloggi del personale si sta provvedendo con un programma che lascia sperare bene. Difatti il programma di costruzione comprende 805 alloggi per complessivi 3.800 vani e con una spesa di due miliardi e mezzo senza calcolare i 600 milioni per la costruzione di 200 alloggi a beneficio dei lavoratori dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

Non è molto, lo so. Ma chi conosce le gravi difficoltà attraverso le quali svolge la sua attività il Servizio lavori non può non compiacersi di questo progresso notevole. Ed io sono lieto di rivolgere ancora una volta un elogio al capo del servizio ingegnere Paleologo – tecnico insigne, dirigente di grande iniziativa, uomo che sa sottoporsi a grandi sacrifici – intendendo estendere il meritato elogio a tutto il personale tecnico di quel minuscolo ma laborioso raggruppamento di persone che costituisce l'attuale Servizio lavori del Dicastero delle poste.

E andiamo oltre. L'onorevole Sala si è meravigliato per gli elogi da me rivolti nella mia relazione scritta all'ex-ministro onorevole Spataro.

Onorevole Sala, se ella avesse conosciuto in quali condizioni si trovava il Dicastero nel 1948 – e non occorre davvero che io mi intrattenga molto su tale argomento perché non vorrei fare gli elogi del ministro dell'epoca che si identifica con il relatore – sarebbe stato più cauto nel suo intervento.

È ormai un fatto pacifico che da quell'epoca ad oggi il Ministero ha cambiato volto ed ha percorso un cammino abbastanza sicuro e veloce nel miglioramento di tutti i servizi.

Il ministro Spataro ha avuto il grande merito non solo di seguire le orme tracciate dal suo predecessore ma ha dedicato tutta la sua intelligenza, tutto il suo cuore, tutta la sua passione per potenziare i diversi servizi ed

elevare il prestigio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Io non comprendo perché noi dobbiamo criticare gli uomini politici responsabili, proprio quando attivamente si donano alle istituzioni da loro dirette ed amministrate. Tale sistema – oltre ad essere inopportuno, ingeneroso e soprattutto ingiusto – finisce con avvilire anche gli uomini meglio temprati nella vita politica: e ciò è di danno alla collettività oltre che ai dicasteri di cui sono titolari.

SALA. Le mie obiezioni si riferivano alla relazione presentata dall'onorevole Spataro in settembre relativamente al patrimonio.

PRESIDENTE. Onorevole Sala, non interrompa continuamente l'oratore!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Le interruzioni, del resto fatte con molto garbo dall'onorevole Sala, mi danno la possibilità, onorevole Presidente, di meglio mettere in evidenza le inesattezze da lui affermate nel suo intervento.

Io critico ciò che ella ha detto ed è consacrato nello stenoscritto; se ciò non è esatto, faccia correggere quello che risulta dal testo del suo discorso.

L'onorevole Sala ha, inoltre, parlato delle linee telegrafiche. Anche a tale proposito ha fatto una affermazione molto grave.

Egli ha detto che, mentre nel bilancio sono stati stanziati per questo titolo 660 milioni, soltanto 340 milioni vengono spesi e tale somma viene spesa per investimenti (come se poi l'investimento non costituisse l'aumento del patrimonio dell'Azienda di Stato delle poste e dei telegrafi), e si lasciano i guardafili senza lavoro perché manca un piano organico di ricostruzione. Amerei che venisse indicato al ministro in quale città d'Italia vi sono guardafili inoperosi: sono sicuro che il ministro, nella sua saggezza ed anche consapevole della sua responsabilità, se per caso la notizia risponde a verità, prenderà i provvedimenti necessari. A me non consta quanto denunziato ed io non so a quale fonte si attingono notizie del genere, che discreditano - prima di tutto - lo stesso personale del Ministero delle poste.

PAJETTA GIULIANO. Come fa a saperlo, se non lo può smentire?

JÉRVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Lo potrei anche smentire, onorevole Pajetta, ma preferisco che lo faccia il ministro con dati molto più precisi. Comunque le suggerisco di non avallare, con il suo non opportuno intervento, una notizia diffamatoria. Potrebbe anche lei avere una solenne

smentita come le è capitato in diverse occasioni.

PAJETTA GIULIANO. Ella sta facendo molto Cicero pro domo sua.

VERONESI. Non è colpa sua se ha lavorato bene per parecchi anni quando era ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Per quanto riguarda, poi, il lavoro a cottimo, sono state fatte delle affermazioni che io non ho avuto la possibilità di controllare ma che si appalesano egualmente inesatte. È stato denunziato che della somma di lire 1.974.000.000 stanziate per compensi per maggiori prestazioni rese dal personale oltre l'orario normale (vedi capitolo 3 della spesa ordinaria, Azienda delle poste e dei telegrafi) solamente 250 milioni sono destinati per il lavoro a cottimo. Ora ciò è semplicemente inverosimile!

Anzitutto devo ricordare che, oltre il capitolo 3, esistono altri due capitoli che sono sfuggiti all'interventore.

SALA. Non mi sono sfuggiti, li ho menzionati.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Leggo ciò che ella ha detto. Se ha la pazienza di ascoltarmi potremo chiarire anche questo punto: e ciò nell'interesse del personale. Lei, nel suo intervento, ha citato semplicemente un capitolo, e propriamente il capitolo 3, che importa la spesa di 1 miliardo e 974 milioni.

SALA. Circa 2 miliardi, se non erro.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. La prego di ascoltarmi attentamente: si convincerà che – anche su questo argomento – non è stato giusto nel fare la sua critica.

Ella ha dimenticato di citare gli articoli 82 e 87 della spesa, che importano un altro stanziamento di 790 milioni: così che la somma impegnata a questo scopo ammonta complessivamente a 2 miliardi e 764 milioni.

Ora non è concepibile che su una somma di 2 miliardi e 764 milioni, destinati a lavoro straordinario, se ne spendano solo 250 milioni: il che significherebbe meno della undicesima parte. Non so quali siano gli informatori di così insensate notizie. Mi consta che è stato presentato, a riguardo, da alcuni colleghi della mia parte un ordine del giorno con il quale si fa premura al ministro di controllare se la somma di 2 miliardi e 764 milioni è destinata esclusivamente a lavoro straordinario e non pure ad altro scopo. Ma non posso neppure lontanamente pensare che di una somma così notevole solo 250 milioni sono

destinati per lavoro straordinario. D'altra parte, se il numero delle ore straordinarie è così rilevante come è stato messo in rilievo (sedici milioni di ore) e se si moltiplica il detto numero di ore per la tariffa unitaria (lire cento all'ora) si avrà la somma di un miliardo e seicentocinquanta milioni ma mai quella di duecentocinquanta milioni. Di conseguenza neppure questa critica ha fondamento alcuno.

La spesa di 250 milioni (riportata nel capitolo 48 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda delle poste e telegrafi) riguarda esclusivamente i compensi al personale addetto al servizio dei risparmi e dei buoni postali fruttiferi. Tale spesa non è parte dell'altra somma di lire 2.764 milioni ma si deve aggiungere alla somma in parola.

Credo di aver dimostrato con elementi ineccepibili ed incontrovertibili che la critica fatta non è ispirata a criteri di obiettività e serenità ma è dettata da gravi, e non encomiabili, prevenzioni politiche.

Vi è un tema sul quale io non sarò il difensore del Ministero ed è un tema che è trattato nella mia relazione scritta, cioè nel capitolo «riforma delle ricevitorie». Sul detto argomento dirò, come del resto ho già fatto nella mia relazione, con molta precisione e sincerità il mio pensiero e spero che – nonostante il diverso punto di vista fra la Commissione ed il Ministero – le mie argomentazioni troveranno risonanza nell'animo del ministro Panetti la cui rettitudine e sensibilità ai problemi morali è pari alla altezza del suo ingegno. Il tema in oggetto riguarda l'apprendistato.

Nella riforma delle ricevitorie, che fu fatta in virtù di delega del potere legislativo, si è voluto introdurre l'istituto dell'apprendistato del quale dobbiamo compiacerci. Questa Camera, nel marzo del 1953, discutendo su ben 7 proposte di legge, fece rilevare la grave carenza di norme legislative in merito all'apprendistato. Le diverse proposte furono fuse in una sola e, nella detta epoca, noi approvammo quella proposta unica, che all'articolo 15 dettava la norma seguente: « Il datore di lavoro è obbligato a corrispondere all'apprendista la retribuzione stabilita dal contratto collettivo di lavoro o dalle convenzioni. La retribuzione dovrà essere gradualmente crescente anche in rapporto alla anzianità di servizio».

Certo, onorevole ministro, è grave il rilevare come dei giovani – i quali oltre l'età e il titolo di studio devono avere tutti i requisiti richiesti per i supplenti e che sono adibiti a tutti i servizi loro affidati ad eccezione del maneggio di valori – sono costretti a prestare la loro attività senza ricevere alcun emolumento: e ciò per un intero biennio.

È vero che l'apprendistato – in virtù dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica in data 5 giugno 1952, n. 656 – costituisce titolo che sarà valutato nei concorsi per la nomina dei supplenti. Ma non è meno vero che gli apprendisti devono anche sostenere esami e che di conseguenza non tutti gli apprendisti saranno nominati supplenti.

E ammissibile che dei giovani restino senza emolumento per la durata di due anni quando non tutti hanno la certezza di fare parte del personale supplente in conformità dell'articolo 46 del richiamato provvedimento del Capo dello Stato? quando la autorizzazione a frequentare l'ufficio scade di diritto dopo un biennio e non è rinnovabile? quando può essere sospesa dal ministro delle poste e delle telecomunicazioni nell'interesse dell'amministrazione?

Né si dica che gli apprendisti, per il fatto di essere «discepoli», non fanno niente negli uffici, perché – a parte la natura dello istituto sul quale è superfluo soffermarsi – nel terzo capoverso dell'articolo 48 del più volte richiamato provvedimento del Capo dello Stato, come ho già fatto noto, è detto: «Gli apprendisti non possono avere maneggio di valori ma possono compiere altre operazioni loro affidate dai titolari che ne sono responsabili». Il che significa che espletano tutte le attività, ad eccezione solamente di quelle che riguardano il maneggio dei valori.

A fondamento della mia censura (del resto, come è detto nella mia relazione, su questo argomento la Commissione è stata unanime nel rilevare il grave inconveniente) stanno tre considerazioni sulle quali richiamo particolarmente l'attenzione del ministro Panetti.

La prima considerazione è di ordine morale. Non è concepibile nel 1953 che non si attui da una azienda di Stato il principio di quella giustizia sociale che noi esigiamo sia rigorosamente osservata dai datori di lavoro nelle aziende private. Non è possibile cioé – dopo la solenne affermazione di principi morali, così necessari al bene comune, e l'invocazione della giustizia sociale alla quale nessuno può sottrarsi – vi siano persone costrette a prestare la loro attività, minima che sia, senza un adeguato compenso.

Ma vi è qualcosa di più. Abbiamo una norma consacrata nella nostra Costituzione, l'arti-

colo 36, in cui si afferma che il lavoratore ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla « qualità e quantità » del suo lavoro. Se si sostiene che l'apprendista non è un lavoratore, ma persona la quale si reca ogni giorno agli uffici locali o alle agenzie allo scopo di diletto o anche esclusivamente per apprendere, io dovrò contrastare una così comoda affermazione. Comunque l'istituto dell'apprendistato in questo consiste: v'è qualcosa che il giovane riceve ma v'è anche qualcosa che il giovane dà. Quello che dà può darsi che sia anche minimo. Ed allora soccorre la norma dell'articolo 36 nella quale, ripeto, si stabilisce che la rimunerazione deve essere proporzionata alla «quantità» del lavoro prestato.

Anche per questa considerazione di conseguenza non è possibile ammettere che sia negato l'emolumento agli apprendisti.

Vi è una terza considerazione ed è di ordine umano. È concepibile che un apprendista, che ha tante volte a carico persone di famiglia, debba essere privato del necessario alla vita per la durata di due interi anni?

È ammissibile che un apprendista, per la durata di due anni, non solo non riceve la mercede ma deve sostenere le spese di viaggio di andata e di ritorno per recarsi dalla città, in cui dimora, a quella nella quale si trova l'ufficio o l'agenzia presso cui è addetto?

La risposta l'attendiamo tutti dalla illibata coscienza del ministro Panetti e soprattutto da quel senso profondo di giustizia, che tanto lo distingue. Non vorrei che le molte benemerenze del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni – da me messe nella doverosa luce, e più volte, nella mia relazione e che hanno dato anche motivo a qualche ingiusto rilievo - venissero oscurate da una norma di legge che è contro la giustizia, che è anticostituzionale, che è anche antiumana. Tutti perciò invochiamo che il Ministero cancelli questa macchia nera e presenti presto un provvedimento col quale disciplini la materia in oggetto conformemente a giustizia ed al dettato della nostra Costituzione.

Si potrà obiettare che le esigenze di bilancio non comporteranno una spesa notevole. Non so, allo stato, quanti siano gli apprendisti. Penso che attualmente non supereranno il migliaio. Ma anche se fossero 2 o 3 mila (il che non è perché in misura che gli apprendisti parteciperanno ai concorsi il numero degli stessi verrà ridotto) e si desse a ciascuno apprendista una rimunerazione di 10.000 lire al mese, la spesa si aggirerebbe intorno ai 300 o 400 milioni. Il Ministero delle poste e telecomunicazioni – che ha compiuto, in materia di spese per il personale, veramente miracoli, destinando a favore del personale circa 64 miliardi degli 80 miliardi previsti – saprà trovare i trecento o quattrocento milioni necessari per rimunerare questi giovani apprendisti.

Vi è un altro argomento sul quale richiamo l'attenzione del ministro: quello della proroga della norma contenuta nell'articolo 101 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656 e che riguarda la successione delle ricevitorie postali.

In linea principale la Commissione chiede di prorogare il termine a tre anni dalla data di entrata in vigore del citato decreto: e ciò per le ragioni esposte nella mia relazione. Ma il ministro, se non ritenesse di fare ciò, potrebbe accogliere la richiesta subordinata fatta dalla Commissione. Il quarto capoverso dell'articolo 101 dà facoltà al ministro di conferire all'avente titolo un altro ufficio locale dello stesso gruppo o di gruppo minore. L'onorevole ministro si avvalga di tale facoltà con la maggiore larghezza per temperare il rigore della norma sancita nel secondo e terzo capoverso dell'articolo in esame.

Devo dare una doverosa risposta all'onorevole Bogoni in merito alle affermazioni da lui fatte sulle organizzazioni sindacali postelegrafoniche. Egli ha parlato di premeditata ostilità da parte del Ministero nei confronti delle organizzazioni suddette. Posso assicurare il collega Bogoni che ciò non è: la mia esperienza di due anni vissuti in quel Ministero mi autorizza a fare una così esplicita dichiarazione. L'onorevole Bogoni stia tranquillo che tutte le giuste rivendicazioni del personale sono attentamente seguite, benevolmente studiate e consapevolmente accolte quando è possibile. Comunque, su guesto argomento sono sicuro che l'onorevole ministro Panetti dirà una parola che rassicuri l'onorevole Bogoni.

E passo rapidamente ad altre osservazioni che sono state fatte nella giornata di sabato e che in modo particolare riguardano la riforma delle due aziende, per le quali anche poco fa è stato letto un ordine del giorno, a firma dell'onorevole Cervone.

Sul detto argomento mi riporto a tutte le osservazioni fatte nella mia relazione.

Nessun dubbio vi è che sia necessaria la riforma delle due aziende. È illogico che l'azienda delle poste debba ancora attendere ai servizi telegrafici, radioelettrici, radiodiffusivi, mentre tali servizi possono essere meglio disimpegnati dalla azienda dei telefoni

che ha un personale specializzato e competentissimo. L'azienda delle poste, nello espletare i soli servizi postali veri e propri, dei quali mi sono intrattenuto nella mia relazione, ha una attività sufficiente di sua specifica competenza. Ho messo in evidenza fra le altre attività quella bancaria e mi piace ricordare questa sera (e vorrei che la stampa lo facesse conoscere ai terzi) che l'amministrazione delle poste svolge in questo campo un'attività che neppure i più grandi istituti bancari d'Italia svolgono.

Basta una sola cifra: i servizi di bancoposta, sotto diversi nomi, danno un gettito alla Cassa depositi e prestiti di 1.200 miliardi. Io non ho presenti i bilanci del Banco di Napoli o della Banca d'Italia ma non so se i servizi che presta l'amministrazione postale per conto di altri ministeri, l'attività che svolge all'estero, l'introduzione di monete pregiate in Italia (che pure assomma a diversi miliardi) siano superati da quegl'istituti bancarî. Basterebbe quindi semplicemente questa attività imponente e meravigliosa (che, purtroppo, non è da tutti conosciuta) per mantenere impegnato in un lavoro cospicuo, ininterrotto e di grande utilità al tesoro dello Stato tutta l'azienda delle poste.

Però, onorevole ministro, io la prego di tener particolarmente in considerazione le aspirazioni e i giusti desideri dei telefonici.

Nelle mie considerazioni conclusive, a nome della Commissione, ho fatto presenti le difficoltà che ancora oggi ostacolano la riforma e che hanno resa alquanto aspra la tensione fra le due aziende nonostante che tutte e due dipendano dallo stesso ministro ed i componenti le medesime aziende devono considerarsi della stessa famiglia.

Io so che i telefonici – essendo meno numerosi dei telegrafici – temono di essere danneggiati nella loro carriera se i secondi passeranno, con la riforma, nell'azienda dei telefoni.

È doveroso tutelare gli interessi di tutti: e ciò potrà farsi in occasione del rinnovo della legge di proroga 8 maggio 1952 per l'emanazione dei testi unici in materia di organizzazione e riordinamento dei servizi dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, legge che ha cessato di aver vigore fin dal giorno 8 maggio 1953.

Basta formare una commissione della quale facciano parte tutti gli interessati, che certamente porteranno il contributo della loro capacità e della loro esperienza per risolvere, in piena armonia, un così importante e delicato problema. Tutti gli impiegati delle

due aziende meritano il nostro rispetto e la nostra riconoscenza ed a tutti dobbiamo dare il nostro appoggio perché i diritti di tutti siano equamente tutelati.

Debbo ora passare ad altro argomento sul quale si sono lungamente soffermati – e non certo con benevolenza – gli onorevoli Bogoni, Schiavetti e Farini: quello riguardante la R. A. I. ed i telefoni gestiti in concessione dalle cinque società: «Stipel », «Telve », «Timo », «Teti », «Set ».

Devo dire che contro la R. A. I. e le società telefoniche vi sono molte prevenzioni. Anche io, nominato ministro delle poste e delle telecomunicazioni, all'inizio della mia attività in quel dicastero ero prevenuto contro gli enti suddetti tanto che fui con loro estremamente duro specie perché non si era dato attuazione alla legge 30 maggio 1947, n. 783, concernente benefici a favore del Mezzogiorno.

Debbo però dire che, quando le dette società si mostrarono sensibili alle mie direttive, cambiai opinione.

L'onorevole Farini – cui mi legano rapporti di amicizia, nonostante il contrasto delle nostre ideologie – ha inficiata la validità della convenzione stipulata con la R. A. I. e sollecita, comunque, una revisione della stessa mentre ritiene necessaria una indagine sul passaggio del pacchetto azionario dalla R. A. I all'I. R. I. Io non posso in modo alcuno condividere gli apprezzamenti eccessivamente rigorosi e tanto meno associarmi alle richieste dell'onorevole Farini. Comunque, a riguardo, si pronunzierà questa Camera.

L'onorevole Farini ha sostenuto ancora che la R. A. I. è poco obiettiva nel trasmettere le notizie favorendo determinati partiti e specialmente quello della democrazia cristiana: pertanto invoca un controllo effettivo su tutta la programmazione e su tutte le operazioni poste in essere dalla R. A. I. e l'attribuzione di maggiori poteri alla commissione parlamentare di vigilanza.

L'accusa di poca obiettività, onorevole Farini, viene fatta non soltanto in Italia: essa ricorre in tutti i paesi europei che — pure con criteri diversi — hanno affidato i servizi di radiodiffusione ad un solo ente. La medesima accusa viene fatta anche in quelle nazioni in cui il servizio radiofonico è nazionalizzato. Si vede che è un male generale ed allora il male comune diventa mezzo gaudio, come afferma un antico proverbio.

LI CAUSI. Gioisca, allora, onorevole Jervolino.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Le accuse, mosse alla R. A. I. da diverse parti, si elidono a vicenda e stanno a dimostrare la poca fondatezza delle stesse.

Se io dovessi fare una dichiarazione in proposito, questa dovrebbe essere certamente in senso contrario a quella fatta dall'onorevole Farini.

Io dovetti litigare, nei primi giorni di agosto, con l'egregio direttore generale della R. A. I., commendator Sernesi, perché non aveva voluto modificare il programma prestabilito ed accogliere la richiesta di radio-diffondere nella mia città il messaggio che il Sommo Pontefice avrebbe rivolto a Napoli nel pomeriggio del 4 agosto. Nonostante l'altissima personalità del Papa, nonostante la mia particolare condizione di ex-ministro delle poste e delle telecomunicazioni, nonostante gli ottimi rapporti di cordiale amicizia che mi legano al commendatore Sernesi, io non riuscii ad ottenere quanto chiesi: e di ciò mi dolsi vivamente.

Ho voluto ricordare questo episodio di grande rilievo per dedurne che le gravi accuse – fatte dai colleghi della estrema sinistra alla R. A. I. – non sono fondate. Difatti, mentre l'onorevole Farini si lamenta perché la R. A. I. non è benevola nei confronti del partito comunista, io mi lamento perché la R. A. I. non usa riguardi particolari al partito della democra zia cristiana. (Rumori – Commenti a sinistra).

Il che sta a testimoniare che la R. A. I. svolge la sua attività ispirandosi alla maggiore imparzialità. (*Interruzioni e proteste alla estrema sinistra*).

E voglio dare ancora altre prove a sostegno di quanto affermo. Oltre l'episodio da me riferito – che può essere ritenuto esagerato mentre purtroppo risponde a verità – voglio accennare ad altri fatti particolari, sui quali credo necessario soffermarmi per dare alla Camera la prova irrefutabile delle mie asserzioni ispirate a criteri di rigorosa obiettività.

Al Senato l'onorevole Cappellini affermò che la sera del 24 settembre la R. A. I. segnalò, a proposito dello sciopero in corso, semplicemente il punto di vista della Confindustria.

Ciò non è esatto perché la R. A. I. – alcune ore prima – aveva già trasmesso il diver so punto di vista delle tre oganizzazioni sindacali.

FARINI. Non-è vero.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Onorevole Farini, come può negare ciò che io affermo quando ho dinanzi ai miei occhi il testo delle comunicazioni radiotrasmesse! Se vuole, leggerò le notizie comunicate dalla R. A. I. Non sono abituato a fare affermazioni non vere e — nel rettificare ciò che ella ha detto — non ho altro interesse che quello di fare conoscere la verità alla Camera e al paese.

FARINI. Si vede che esistono due copie diverse.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Si vede, invece, che non tutti seguono le diverse radiodiffusioni e poi si avventurano a fare delle critiche, che sono assolutamente infondate.

Io le confermo, onorevole Farini, che nelle diverse ore del giorno 24 settembre vi sono state trasmissioni che hanno riportato il persiero delle tre organizzazioni sindacali. Se vuole, onorevole Farini, metto a sua disposizione il testo delle radiotrasmissioni e sono disposto ad eseguire assieme con lei una accurata indagine presso la R. A. I. per darle la prova piena e sicura che le mie affermazioni, ripeto, sono rigorosamente controllate.

Secondariamente, sul problema di Trieste, si è fatta l'accusa alla R. A. I. che non era stata trasmessa la voce degli uomini politici di parte vostra, onorevole Farini. Ebbene, se il critico avesse ascoltato con più attenzione le radiocomunicazioni, avrebbe notato che la R. A. I. dette notizia del discorso che l'onorevole Togliatti aveva tenuto a Milano sul problema di Trieste.

Inoltre la R. A. I. ha parlato tante volte dell'inchiesta parlamentare sulla disoccupazione e sulla miseria, di cui noi parlamentari ci siamo occupati e preoccupati. Io potrei legge i nomi dei parlamentari, appartenenti a diversi partiti, che hanno tenuto conversazioni varie su questo argomento.

Irfine, vi è ancora in corso un ciclo di trasmissioni che forse a lei, onorevole Farini, sarà sfuggito. Il ciclo riguarda i «Precursori e iniziatori del movimento comunista in Italia». Le predette conversazioni hanno financo allarmato gli uomini politici dell'estrema destra, che hanno rivolto alla R. A. I. l'accusa gravissima di essere diventata filocomunista.

Sono questi gli elementi di fatto sui quali prego gli onorevoli colleghi dell'estrema sinistra di fare i loro accertamenti e – se non veri – potranno smentirmi domani in sede di lettura del processo verbale. Ma io posso garantire che la smentita non verrà mai, perché mi sono reso personalmente conto della fondatezza delle mie affermazioni. Di consequenza ho il diritto di potere ripetere che non sono per niente fondate le accuse fatte alla R. A. I. dai colleghi, che siedono sul settore della estrema sinistra, e che superfluo si appelesa l'ordine del giorno dell'onorevole Schiavetti e di altri colleghi del partito socialista italiano.

Non voglio qui ripetere la domanda comune: che cosa avverrebbe se voi foste al Governo ed aveste la R. A. I. alla vostra dipendenza. Certo voi non consentireste di fare delle trasmissioni riguardanti partiti diversi dal vostro. Viceversa il Governo democristiano – come ho ampiamente dimostrato – rispetta e fa rispettare la libertà per tutti purché tale libertà non si trasformi in libertinaggio.

Vi sono delle proposte di modificare la commissione parlamentare di vigilanza. Niente da eccepire a riguardo: tutte le volte in cui si chiede di rispettare i diritti dei diversi partiti noi, fedeli alle regole della democrazia, siamo lieti di poter portare il nostro contributo.

Per quanto riguarda le società telefoniche concessionarie confermo pienamente quanto da me esposto nella mia relazione.

Mi sia, però, consentito rilevare le esagerate affermazioni, contenute nell'ordine del giorno a firma dell'onorevole Dante, e la inopportunità della inchiesta invocata contro la S. E. T. Non nego che la S. E. T. è in condizione di non soddisfare tutte le numerose richieste di impianti telefonici ma ho il dovere di assicurare la Camera che la detta società sta compiendo passi notevoli nella ricostruzione e nell'ampliamento degli impianti per cui ritengo che - entro l'anno prossimo – saranno soddisfatte, in gran parte, le molteplici esigenze della zona servita dalla S. E. T. Di ciò dà affidamento il direttore generale della società ingegnere Foddis, tecnico di sommo valore, dirigente capace di attuare le più difficili e complesse iniziative, persona che merita tutta la mia stima incondizionata.

Un'altra parola vorrei dire riguardo alle società telefoniche concessionarie, onorevole ministro Panetti.

Come ella avrà rilevato dalla mia relazione, la Commissione ha votato un ordine del giorno che ha il medesimo contenuto di quello presentato al Senato e che fu accettato dal relatore ed anche da lei.

Non chiediamo niente di straordinario: desideriamo che le cinque società concessionarie – specie quella che svolge la sua

attività nell'Italia meridionale e fra gravi difficoltà – sappiano tempestivamente se debbono continuare l'esercizio loro concesso o se debbono cessare di funzionare.

Io non ho bisogno di ricordare la convenzione del 1930, in virtù della quale lo Stato ha la facoltà – con preavviso di un anno – di riscattare gli impianti di proprietà delle Società concessionarie.

Io on devo ricordare che tale facoltà dovrebbe esercitarsi a fine dell'anno 1955 e, perciò, il preavviso dovrebbe essere dato entro l'anno prossimo.

A riguardo sorge un problema molto complesso: impropriamente si parla di decadenza delle società dal diritto di continuare l'esercizio delle concessioni telefoniche e quindi necessità di rinnovare la concessione. I giuristi sull'argomento sono di opinione diversa; alcuni sostengono che, a rigore, si tratterebbe semplicemente di esercizio di una facoltà che il Governo si è riservato e, qualora non fosse esercitata, non ci sarebbe neppure bisogno di rinnovare le concessioni. Altri sostengono la tesi contraria.

Non entro assolutamente nel merito della questione, che è molto dibattuta; al momento opportuno si vedrà quale sarà la soluzione più corretta da seguire. Tuttavia è giusto e doveroso che le società conoscano tempestivamente qual'è la decisione che il Governo intende adottare in proposito.

Noi chiediamo, come è detto nella mia relazione, che le società concessionarie sviluppino e potenziano la loro attività specie oggi che è stato apposto il cavo coassiale lungo tutta la nostra penisola. Sarebbe assurdo, onorevole ministro - ella che è sommo maestro di materie tecniche me lo insegna avere l'immenso vantaggio del cavo coassiale che permette la trasmissione di circa 920 comunicazioni e non avere collateralmente una rete telefonica sviluppata, potenziata, ammodernata anche da parte delle cinque società telefoniche. E queste potranno attuare un così imponente programma - che è da tutti invocato – se avranno la certezza di rimanere concessionarie del servizio telefonico nelle rispettive loro zone.

Quindi dal punto di vista morale, sotto il riflesso sociale ed economico e soprattutto dal punto di vista politico, la Camera crede necessario di discutere al più presto questo problema per la soluzione del quale occorre conoscere l'esito degli studi affidati alla competente commissione istituita presso il Ministero per il piano regolatore dei servizi telefonici. La nostra Commissione, pertanto,

insiste sull'ordine del giorno con il quale si chiede che tempestivamente il Governo faccia conoscere ai due rami del Parlamento le proprie determinazioni su di un argomento così importante ed urgente.

E termino, onorevoli colleghi, perché l'ora inoltrata della notte ci avverte che siamo abbastanza stanchi senza trascurare che dobbiamo ancora ascoltare le dichiarazioni dell'onorevole ministro Panetti anche in risposta alle richieste formulate da questa commissione.

Penso, onorevoli colleghi, che non vi può essere migliore conclusione a questo dibattito che quella di rinnovare fervidamente e sinceramente un vivo, caldo e riconoscente elogio a tutti i lavoratori del pensiero e del braccio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Non è vero, onorevoli colleghi dell'estrema sinistra, che solo la parte materiale sodisfi l'uomo. Lo so che l'uomo non vive di soli ideali ma è anche vero che non vive di solo pane. Io so, per averlo sperimentato personalmente anche in questi giorni, che non solo agli alti dirigenti ma anche al personale umile è tornata di sommo conforto la parola di incoraggiamento, di plauso, di riconoscenza di tutta questa Camera, che anche questa sera – nonostante l'ora tardissima – ha voluto, con la numerosa presenza dei deputati, testimoniare la propria considerazione per tutto il personale delle due azionde di Stato.

Tale solenne e cordiale testimonianza è incitamento per il personale del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a compiere sempre più e sempre meglio il proprio dovere. A quel personale voglio dare l'assicurazione che la Camera, per tutto quello che riguarderà giuste rivendicazioni ed affermazione dei principi di giustizia sociale, sarà sempre al loro fianco così come stasera è unita e compatta nel rivolgere la parola del meritato elogio. (Vivi applausi al centro e a destra – Congratulazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlore l'onorevole ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

PANETTI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Signor Presidente, onorevoli deputati, è grande ventura per me esordire in quest'aula sotto l'auspicio di due relazioni quali sono quelle del ministro Jervolnao e del ministro Spataro (li designo con il loro titolo di attività nello stesso dicastero nel quale io lavoro); è grande ventura perché sotto le loro direttive riesce facile e sodisfa-

cente l'opera che cercherò, secondo le mie deboli forze, di sviluppare.

Già oggi ho avuto l'ausilio della relazione orale dell'onorevole Jervolino oltre a quella scritta e minuziosamente elaborata, e mi riferisco anche alla relazione con la quale il bilancio è stato presentato dall'onorevole Spataro, fin dal giugno scorso, relazione eccezionalmente dettagliata, dove sono adeguatamente svolti tutti gli argomenti, cosicché la sua data (già alquanto remota) nulla toglie all'attualità ed alla chiarezza delle direttive che vi sono formulate.

Per guanto riguarda poi la relazione dell'onorevole Jervoline, come interprete della Commissione VIII della Camera, si deve tener presente che la sua importanza è particolarmente cospicua, perché, nel periodo in cui l'onorevole Jervolino tenne il mandate di Governo per le poste e le telecomunicazioni l'attività di guesto Ministero innalzò il preprio livello, valendosi degli sviluppi che la tecnica stava iniziando, e ha in seguito ulteriormente potenziato. Per questo un particolare omaggio va diretto a lui come va diretto all'onorevole Spataro, ed 10 li prego di volerlo gradire, sicuro che la Camera si associerà a questo duplice sentimento di riconoscenza. (Applausi al centro).

DI MAURO. Una parte della Camera. (Commenti al centro).

PANETTI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Le due aziende che costituiscono il nerbo fattivo di questo dicastero a me pare si possano definire come due formo di attività operativa che stanno l'una a fianco dell'altra, l'una completando l'altra. Sono l'attività postale e bancaria da un lato e quella delle telecomunicazioni dall'altro.

L'una e l'altra si sono valse in questo periodo dei grandiosi progressi della tecnica, perché l'attività postale, con il trasporto degli effetti a velocità continuamente crescenti ha dimostrato di saper sfruttare i progressi realizzati con gli autoveicoli fino all'aereo, che oggi viene adottato in misura sempre maggiore come veicolo in servizio della posta celere. Dall'altra parte l'elettronica - che rappresenta l'ultima evoluzione della elettrotecnica per la trasmissione dei segnalı – ha creato questi miracoli delle comunicazioni, ai quali ha accennato l'onorevole Jervolino quando ha detto che lungo un cavo coassiale si possono trasmettere simultaneamente 980 comunicazioni, percorrenti lo spazio interposto fra le due armature di un unico conduttore, differenziandole con filtri capaci

di isolare ciascuna di esse dirigendola ad un orecchio pronto a ascoltarla.

Io penso che non vi sia distinzione di importanza fra le attività delle due aziende, sebbene il secondo fenomeno sia più suggestivo del primo, perché l'attività delle poste, oltre che suscitatrice di vita nei più remoti centri della umana società, si connette con quella delle lettere, che rappresentano una delle forme più vitali, più aderenti allo spirito, più personali della letteratura che l'uomo abbia creato.

Ma da tempo e con efficienza sempre maggiore le poste sviluppano l'attività bancaria con la triplice funzione dei libretti a risparmio, dei conti correnti e dei buoni postali: e questa azione si traduce in quella mirabile disponibilità finanziaria che esse – grazie alla loro diffusione capillare – sanno raccogliere dal piccolo risparmiatore, ispirandogli la fiducia, e dando possibilità di fecondi immobilizzi alla Cassa depositi e prestiti e, nel caso che ci interessa, dando alla nostra stessa azienda delle telecomunicazioni il mezzo vitale per sviluppare iniziative preziose per il progresso della nazione.

Intanto vi prego considerare che nella stessa classificazione delle attività di guesto Ministero ho implicitamente riconosciuto che la linea di separazione delle competenze delle due aziende deve essere alquanto spostata, sicché si rende necessaria una riforma strutturale: quella della quale ha parlato l'onorevole relatore e per la quale vi è un voto esplicito fra gli ordini del giorno presentati. Non è di fatto logicamente separabile l'attività dei telegrafi da quella dei telefoni, non solo perché tutte e due traggono il loro mezzo di azione dalla corrente elettrica, sia pure in forme diverse, ma più ancora dal punto di vista economico perché l'una e l'altra si servono degli stessi strumenti ausiliari: i conduttori, i loro sostegni e le stazioni trasmettitrici e ricevitrici.

Sicché è perfettamente logica questa riforma nella divisione delle competenze, la quale non può certamente essere ulteriormente ritardata, e sarà cura dell'amministrazione realizzarla nel modo più conveniente per l'economia dell'esercizio. Beninteso: vi saranno difficoltà (ed è stato già accennato a quella del personale), ma sono difficoltà che dovremo assolutamente superare.

Ho detto che le poste svolgono una funzione importantissima bancaria e la svolgono anche nell'interesse dell'amministrazione che ho l'onore di reggere; ma con più vasto programma a vantaggio_di moltissimi comuni e

province che attingono dalla Cassa depositi e prestiti i finanziamenti delle loro attività. Desidero sottolineare il fatto che per questa funzione non siamo adeguatamente rimunerati.

Si tratta di una rivendicazione analoga a quella, ripetutamente segnalata, che dipende dal trasporto in franchigia delle lettere delle varie amministrazioni dello Stato. Se fosse possibile pareggiare questa partita, noi avremmo modo di aumentare le nostre disponibilità risolvendo molti problemi.

Ne sono stati accennati alcuni: una più larga dotazione dei nostri uffici provinciali e comunali, disseminati in tutte le parti d'Italia, dove bisogna pensare a costruire degli edifici o almeno sistemare locali più idonei per lo svolgimento delle loro attività; provvedere un maggior numero di alloggi per le famiglie degli impiegati; accelerare i lavori di sistemazione delle centrali; sostituire al vecchio edificio dell'amministrazione di Stato un edificio adatto alle sue funzioni, più accogliente e più salubre per i funzionari.

Nè mi si dica che le somme reperibili per un più adeguato riconoscimento delle nostre attività, in particolare di quelle bancarie, non possono avere sufficiente peso.

Sapete, onorevoli deputati, quanto costa questa attività alla Cassa depositi e prestiti, nel cui interesse gli uffici postali compiono il loro lavoro di raccolta, corrispondendo ai depositanti sui libretti il 2,52 per cento ed a quelli dei buoni fruttiferi in media il 4,50 per cento? L'attività degli uffici è compensata appena col 2,24 per mille della somma che essi versano alla Cassa depositi e prestiti. Chi ha una pratica anche modestissima di banca ben sa che nessuna organizzazione bancaria maneggia i suoi capitali con una spesa così esigua per non dire irrisoria. E si tratta di capitali imponenti: oltre 1.100 miliardi.

Si deve riconoscere che abbiamo delle giuste rivendicazioni da esporre: almeno un riconoscimento delle spese generali ci è dovuto, anche se non si vuole corrisponderci una quota di commissione.

È stato poi già discusso l'importo probabile dei trasporti in franchigia per conto degli altri ministeri. Vi sono in proposito differenze nella valutazione, perché la relazione della Commissione VIII accenna alla cifra più volte ripetuta di 9 miliardi all'anno; in uno degli interventi di oggi si è parlato di 10 miliardi; il senatore Bertone, nella discussione di questo stesso bilancio nell'altro ramo del Parlamento. affermò che tali apprezzamenti sono esagerati. Sarà compito dell'amministrazione fare gli accertamenti necessari.

Data l'ora tarda, adotterò il sistema di riassumere gli argomenti anziché di svilupparli.

E dirò qualcosa sopra la questione fondamentale del trattamento del personale. Disposizioni speciali sono state adottate per il reclutamento dei fattorini, a mezzo di concorsi, per assicurare una scelta sulle assunzioni del primo scaglione della carriera. Miglioramenti nei successivi passi dei gruppi $B \in C$. per compensare ritardi della carriera sofferti nel periodo intercorso fra le due guerre, sono stati adottati. Altri beneficì riguardano il personale telefonico, cui verrà consentita una ricostruzione di cariera.

Finalmente, per la sua importanza. è degna di essere sottolineata la riforma delle ricevitorie. Quest'ultima, particolarmente, ha fermato l'attenzione di molti deputati Su di essa sono stati presentati vari ordini del gioruo criticandola sotto alcuni punti di vista.

Riassumo per sommi capi l'essenza di questa riforma, che è stata attuata col decreto presidenziale del 5 giugno 1952, n. 656. Premetto che la legge delega ci dava il diritto e il dovere di altre radicali modificazioni, e precisamente quelle che adesso intendiamo di realizzare, grazie alla proroga invocata, per dettare una riforma strutturale del nostro organismo. Ma l'ordinamento delle ricevitorie, che ha raggiunto la sua maturità, è oggetto di vivaci critiche.

Esaminiamolo nelle sue linee generali. Tutto il complesso delle ricevitorie e delle agenzie di minore importanza, precedentemente classificate, in relazione al traffico annuo, in più categorie, corrispondeva al principio di una concessione di lavoro sulla base di un contratto avente i caratteri di un appalto. Non era quindi fondato su un ordinario rapporto di impiego. Però i concessionari avevano il diritto di cedere, per successione, a persona della loro famiglia, l'esercizio della ricevitoria che assicurava dei redditi che, quindi, rappresentavano, nella loro sede, la sicurezza di una attività familiare, paragonabile, ad esempio, a quella di una farmacia.

Il concetto più moderno dell'organizzazione degli uffici ha suggerito di trasformarli radicalmente, cioè di creare dei veri uffici – uffici locali, agenzie, a seconda del loro grado e della loro importanza – i quali potessero essere raggiungibili dall'impiegato che percorre la sua carriera per anzianità e per merito e, attraverso il vaglio di successivi concorsi passa da uno di questi uffici ad un altro di grado superiore, aumentando il suo

stipendio e raggiungendo anche il diritto al trattamento di quiescenza.

Vediamo dunque due figure completamente diverse: la prima ha il carattere di gestione di lavoro per concessione di esercizio; la seconda ha il carattere dell'impiego con i vantaggi dello sviluppo di una carriera e del trattamento di quiescenza. È impossibile pensare che i due regimi possono essere confusi o cumulati, perché è evidente che nessun impiegato può lasciare a membri della sua famiglia, in eredità, le sue mansioni. Di conseguenza si è dovuto pensare ad un trapasso da un regime ad un altro, fissando una data al di là della quale non fosse più consentito di conservare la capacità di subentrare per successione, e fosse invece assicurato il trattamento di quiescenza.

In ordini del giorno ultimamente presentati sono state fatte lagnanze a questo riguardo, perché si è detto che ci sono dei cast in cui la pensione che l'antico ricevitore diventando un ordinario impiegato può liquidare è di una entità estremamente piccola. Io non escludo che qualche caso di eccezione possa avere suggerito questa lagnanza, ma faccio osservare che le nuove norme consentono di riscattare il diritto a pensione retrodatando fino al 1936 la decorrenza del servizio efficace a questo scopo, naturalmente con un contributo di riscatto, e che anche per il servizio anteriore a tale data gli interessati possono conseguire un assegno integrativo per mezzo di un fondo che lo Stato si impegna di creare in dieci anni e che deve raggiungere una consistenza di 1.800 milioni. Questo fondo dovrà servire ad integrare il trattamento di pensione relativamente agli anni anteriori alla data suddetta, non ammessi al riscatto.

Come si vede, il diritto alla pensione esiste e la misura dovrebbe pure essere sodisfacente, almeno in linea generale. Su questa riforma sono state fatte più proposte. La più radicale è quella che, senza precisare nulla, domanda una rielaborazione della legge. Ciò naturalmente presupporrebbe l'annullamento di quella che è già stata perfezionata e determinerebbe intanto uno spostamento della data di passaggio del vecchio al nuovo regime, il che significherebbe porre in atto uno stato di cose dannoso allo sviluppo della carriera di coloro che saranno immessi in futuro nelle agenzie e nelle ricevitorie riformate nel senso indicato.

È evidente, infatti, che quanto più andiamo innanzi nel tempo tanto più, continuando la facoltà di cedere l'ufficio per successione, si cercherà di fruire delle dilazioni concesse per effettuare il passaggio di titolarità con questo sistema, per cui un padre sarà spinto a cedere l'ufficio al figlio, non appena questo ha l'età e il titolo di studio prescritti. Cioè noi stessi favoriremmo l'assunzione di uffici qualche volta di grande responsabilità ed importanza ad elementi giovanissimi e non ancora maturi per farlo. Di conseguenza, verrebbe ostacolata l'immissione di elementi capaci e preparati, bloccando un numero rilevante dei migliori uffici locali e quindi rallentando gravemente le possibilità di carriera per una lunga serie di anni.

È questa la ragione per la quale io pregherò la Commissione di non turbare uno stato di cose posto in atto dopo una meditata elaborazione ed una lunga discussione sull'opportunità di scegliere un sistema piuttosto che un altro, elaborazione e discussione che, a mio avviso, hanno portato al sistema migliore per togliere di mezzo questo autentico anacronismo di un ufficio investito di un pubblico servizio che si tramanda di padre in figlio per successione.

Ho citato alcuni provvedimenti presi per il personale, ma non mi nascondo che altri molti dovranno essere profondamente studiati e realizzati. È stato, ad esempio, sottolineato lo svantaggio del lavoro straordinario ed ha notato molto opportunamente l'onorevole Jervolino che purtroppo è un fenomeno generale degli impiegati statali. La retribuzione del lavoro straordinario è commisurata non alla paga totale dell'individuo, ma soltanto allo stipendio base; e per conseguenza, invece di rappresentare un premio al lavoro reso dopo una fatica prolungata dell'attività ordinaria, rappresenta una ricompensa inadeguata se chi è chiamato a compierlo vi attende con la dovuta energia.

Altri punti riguardano le competenze accessorie, che sono molto variamente distribuite, a seconda delle categorie. Abbiamo allo studio il problema molto grave dei dirigenti, i quali godono, particolarmente negli uffici del nostro Ministero, sia per numero sia per carriera, di trattamento inadeguato.

È stato un fenomeno di regresso che parte da quando l'antico Ministero delle poste si uni con le ferrovie nel Ministero delle comunicazioni. Avevamo infatti nel 1907, 1.368 unità dirigenti su 12 mila impiegati. Nel 1919, 12 anni dopo, i 1.368 erano discesi a 1119, mentre il complesso delle unità su cui questi dirigenti vegliavano era salito da 12 a 16 mila. Nel 1933 si verificò una ulteriore diminuzione a 1.027 unità, mentre il numero

delle unità su cui questi dirigenti esercitano la loro sorveglianza è salito da 16 a 25 mila.

Non parliamo poi delle complicazioni più gravi che presenta l'azienda telefonica per quella competenza tutta speciale nel campo elettronico che essa richiede. Sarebbe logico domandare, particolarmente per questo, come ha messo in rilievo l'onorevole Jervolino, una maggiore ampiezza del vertice della piramide degli impiegati, giacché occorre una maggior competenza in rami diversi. Ecco uno degli argomenti che richiede la nostra attenzione di fianco a quello che ho già considerato, che riguarda più particolarmente il complesso delle attività dei gradi inferiori.

Disgraziamente qui la legge delega non ci basta, giacché la legge delega, che noi abbiamo utilizzato soltanto per le ricevitorie e della quale dobbiamo domandare proroga per poter studiare una riforma adeguata delle nostre strutture, non ci autorizza a modificare il numero degli impiegati, come non ci autorizza a modificare le norme relative al lavoro straordinario.

Qui bisogna poter risolvere un problema di portata generale che interessa tutto l'ordine dell'impiego statale, oppure ottenere il riconoscimento dello speciale carattere industriale che ci distingue, per differenziarci da i altri servizi.

Qualche cosa di simile è stato fatto per le ferrovie. Se noi ottenessimo questo riconoscimento particolare per la nostra amministrazione in virtù e in conseguenza della particolare forma di attività che essa svolge, potremmo anche realizzare alcuni di questi desiderata dei quali ho sottolineato i punti essenziali.

A proposito dei dirigenti, bisogna notare che non soltanto il loro numero è scarso, ma anche i gradi più alti che essi possono raggiungere non sono adeguati, perché disponiamo soltanto di due posti per impiegati di quarto grado; sicché, normalmente, chi percorre la via può considerare come inaccessibile questo vertice – pur modesto – della carriera; e rassegnarsi a raggiungere il collocamento a riposo con gradi inadeguati al lavoro compiuto per l'amministrazione.

Quanto alle provvidenze per i lavoratori: il relatore ha sottolineato l'entità delle case appositamente costruite. Ma si può aggiungere che a queste case, costruite soprattutto nei grandi centri (come a Roma ed a Milano), si devono aggiungere le provvidenze dell'istituto postelegrafonico, il quale ha uno sviluppo cospicuo e mandati importantis-

simi. Il mandato fondamentale è quello di assicurare lo stato di quiescenza; di corrispondere a coloro che cessano di essere unità attive della nostra amministrazione una buonuscita, a compenso qualche volta di una deficiente misura della pensione; di assisterli nei loro svaghi, ci creare delle scuole o di mantenere e soccorrere figli di nostri impiegati presso scuole più costose e lontane dalle loro sedi. Ecco una serie di provvidenze che meritano di essere segnalate.

Un altro punto che riguarda ancora il personale e i suoi particolari interessi è quello delle sedi disagiate. Siamo i primi a riconoscere (e qualche oratore lo ha rilevato) che alcune delle sedi del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni sono inadeguate. In particolare, è stato sottolineato il caso degli uffici postali presso le ferrovie, e precisamente è stata citato quello della città di Palermo, che 10 pure ho avuto occasione di visitare riconoscendo l'insufficienza e l'inadeguatezza degli ambienti disponibili, anche nei riguardi delle norme sanitarie più elementari, nonché alla sicurezza degli oggetti che vi sono accumulati. Ma in particolare, poiché si è fatto il nome della città di Palermo, dobbiamo dire che si tratta di un fatto anormale, perché la spesa necessaria è stata stanziata e le gare indette ripetutamente. Ma esse andarono deserte per un fenomeno tutto affatto locale: data la grande richiesta di materiali da costruzione e di maestranze esperte per le opere attivate dalla Cassa per il Mezzogiorno, nella Sicilia in particolare le piccole disponibilità di cemento sono state assorbite.

DI MAURO. Ci sono fabbriche di cemento in Sicilia: a Ragusa, a Messina. E si esporta anche.

PANETTI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Sono lieto di saperlo. Comunque, è desiderabile che così mezzi si potenzino per non dar luogo a questi gravi ritardi nel rinnovamento degli edifici che ci interessano.

E in fatto di ambienti disagiati, il nostro personale viaggiante sui treni lamenta (e anche questa voce è stata raccolta e interpretata) il disagio di una permanenza prolungata in veicoli che talvolta sono carri merci, alcuni, adattati al trasporto degli effetti postali. Però anche qui il possibile per parte della nostra amministrazione è stato fatto ordinando, tramite le ferrovie dello Stato, la fornitura di un numero abbastanza cospicuo di carri postali con quattro assi che offrono maggiori comodità di permanenza e di lavoro. Ma finora non abbiamo ottenuto che le ferrovie dello Stato li facciano mettere in lavorazione,

pur avendo avuto offerte da ditte specializzate nella loro costruzione, e trattandosi di spesa a nostro carico.

Insomma, si tratta di sviluppi dei quali ci preoccupiamo sia dal lato edilizio, sia dal lato di questi mezzi di trasporto, sia dal lato dell'ampiezza dei luoghi di lavoro e della necessità urgente di migliorarne l'ambiente, per tutelare la salute di chi spende la sua attività per l'amministrazione. Perfino la sede centrale, quella di via del Seminario, il cui palazzo è destinato agli uffici del ministro e del gabinetto oltre a parecchi importanti servizi, fu sopraelevata, ma è tuttavia soprasatura, per cui si è già fatto il progetto di una sede nuova in zona non centrale, capace di accogliere gli impiegati di tutti i servizi che vi sono allogati. Questo è un altro programma che abbiamo in animo di realizzare prontamente. Dall'altra parte, per quanto riguarda le centralı della rete telefonica, già è stato sottolineato l'importante strumento del cavo coassiale, di cui si sta collocando il tronco fondamentale dalla valle padana fino a Trieste, per assicurare, a mezzo delle sue estremità, le comunicazioni con la Francia da una parte e col centro della penisola balcanica dall'altra. È pure in collocamento la linea che costeggia il Tirreno e congiunge Milano con Roma e con Napoli permettendo attacchi multipli lungo il suo percorso, che eliminerà indubbiamente le difficoltà che oggi incontriamo nel sodisfare alle richieste, in ore di massimo carico, delle comunicazioni telefoniche fra i grandi centri della nostra penisola. Verranno poi le diramazioni da Napoli per due strade: una verso Trapani, per il valico del Mediterraneo verso l'Africa del nord attraverso un ponte radio, l'altra verso Lecce per varcare l'Adriatico con un altro ponte radio e prendere contatto diretto con la Grecia e con la Turchia.

Come vedete, è un programma direi quasi ambizioso che farà dell'Italia il ponte centrale sul Mediterraneo delle grandi comunicazioni telefoniche, capace di interessare i territori dell'Europa meridionale, sia quelli centrali sia peninsulari delle due parti dell'Europa stessa.

Bisogna notare che sui sistemi a ponte radio e i sistemi a canale — cioé quelli delle comunicazioni per mezzo di cavi di cui abbiamo parlato — vi sono vari giudizi. Ma effettivamente noi abbiamo avuto anche recentemente la prova che i ponti radio sono meno sicuri dei cavi, soprattutto quando le distanze sono cospicue, e quando non si possono collocare stazioni intermedie a quota sufficiente; perché se per la convessità della terra la direzione della trasmissione delle onde riesce,

come si dice, sotto orizzonte, allora le perturbazioni del regime normale delle temperature e delle pressioni creano disturbi nelle comunicazioni che ne riducono in forte misura l'efficienza. Per questo i cavi coassiali hanno tanta importanza e per questo la nostra commissione superiore tecnica, che presiede allo sviluppo dei mezzi di comunicazione, li ha preferiti.

Valgono questi cenni a dare una risposta alle critiche rivolte al programma generale del potenziamento dei telefoni; critiche di carattere tecnico e di carattere economico al tempo stesso. Si dice: ma come? Abbiamo costruito, stiamo collocando questi cavi coassiali tanto costosi e destinati per metà alla televisione, della quale la R. A. I. è concessionaria, mentre il sacrificio finanziario fin da ora incontrato ci ha costretti a contrarre un prestito di 55 miliardi con la Cassa depositi e prestiti ad un tasso di interesse molto superiore a quello che pagano le nostre casse ai depositanti. Ma effettivamente dobbiamo pensare che questo sistema di maggiore efficienza creato in modo che possa sodisfare alle due finalità: alla trasmissione telefonica a grande distanza con grande numero di linee da un lato, e alla televisione dall'altro, si doveva ad ogni modo realizzare con la prima finalità e quindi per la seconda rappresenta una spesa di gran lunga inferiore, trattandosi di una integrazione che utilizza gran parte delle spese necessarie alla prima fondamentale sua funzione.

Quindi noi abbiamo fiducia che anche da questo punto di vista le direttive segnate dal Consiglio superiore delle telecomunicazioni corrispondono ad un buon orientamento. Esse daranno i loro frutti, e la R. A. I., valendosi in avvenire degli strumenti che l'amministrazione dello Stato metterà a sua disposizione, dovrà, appena raggiunto un equilibrio finanziario sull'attività della televisione, riconoscere i vantaggi della più perfetta struttura corrispondendo congruo canone d'uso. Ciò è del resto preveduto nella convenzione recentemente rinnovata con la R. A. I. impegnandola a queste nuove sue attività.

Naturalmente i lavori e la spesa sopportata non hanno ancora dato i loro frutti; ma il loro ritmo è intenso e riguarda il collocamento dei cavi, delle loro stazioni amplificatrici e degli edifici per sistemarle. Sono in corso opere e lavori già appaltati per la prima delle voci citate per 8.747 milioni, per la seconda (le contrale amplificatrici) per 10.137 milioni, per la terza, cioé per gli edifici cen-

trali della rete, altri 1.700 milioni. Tutto questo rappresenta una attività che costa naturalmente molto e che impegna a fondo gli uffici centrali competenti, e giustamente è stato ricordato il merito dei dirigenti e dei collaboratori che si occupano dei progetti e della direzione dei lavori sia per la parte funzionale sia per quella edilizia.

Un'altra iniziativa dello Stato, a proposito dei telefoni, è stata quella di stanziare i mezzi necessari per collegare prima, tutti i comuni, poi le frazioni di maggiore importanza. Voi sapete che il primo risultato è stato già raggiunto; oggi sono in corso i collegamenti con frazioni che sodisfino a certe condizioni di popolazione e di distanza dal centro più vicino. Effettivamente, la telefonia è quella che deve risolvere il problema delle comunicazioni diffondendosi in tutto il paese, e sostituendo anche i collegamenti telegrafici nelle ultime loro ramificazioni.

Su questa attività ha fermato la sua attenzione un ordine del giorno in cui si perora la causa delle regioni montane per le quali le condizioni di allacciamento sono spesso irrealizzabili. Difficilmente di fatto in montagna si trovano centri di oltre mille abitanti, e tanto più inopportuna è per essi la condizione di una distanza da altri centri superiori ai dieci chilometri (in montagna i chilometri costano cari per il dislivello che normalmente li accompagna ed aggrava la fatica del cammino necessario per superare la distanza). Giustamente l'ordine del giorno invoca per la montagna un trattamento di favore anche sotto questo aspetto: e si troverà una formula che permetta anche nelle regioni più depresse la diffusione di questo importantissimo mezzo di comunicazione.

Sull'argomento delle concessionarie, devo rilevare che l'onorevole Jervolino ha tratteggiato anche questo problema con opportuni rilievi. Le concessionarie hanno sviluppato una attività notevole nell'amplificare la rete automatica, cioè quella teleselettiva senza l'intervento di una operatrice, intorno ai centri cittadini di importanza regionale verso le città della provincia che le circondano. Queste realizzazioni si sono svolte in misura diversa a seconda della diversa importanza delle attività industriali, commerciali ed amministrative delle regioni d'Italia che si devono servire.

Ciò è perfettamente logico poiché l'intensità del traffico e quindi il reddito del servizio dipende direttamente da tali attività e ne dipende quindi il numero di apparecchi collocabili e la frequenza del loro uso. Per la

Sicilia, dove questi fattori sono meno elevati, è stato di fatto domandato un accertamento sull'adempienza della S. E. T. alle condizioni contrattuali e non si mancherà di farlo. Noi siamo alla vigilia - me lo avete molto opportunamente ricordato - della possibilità di una trasformazione profonda delle concessioni telefoniche. Io non so ancora quale, perché per ora sto preparando il materiale occorrente per prospettare in termini generali il problema e portarlo a conoscenza del Parlamento, secondo quanto è stato deciso in Senato in sede di approvazione del bilancio. La commissione per il piano regolatore della rete telefonica va via via tracciandone le direttive. Ma evidentemente questa incertezza paralizza alguanto le iniziative, soprattutto là dove non possono essere remuneratrici a breve scadenza e per conseguenza a me pare che una inchiesta parlamentare sia meno consigliabile in questo momento e sia piuttosto il caso di controllare più attentamente, per mezzo dell'ispettorato, se deficienze vi sono, attese le agevolazioni messe a disposizione con l'aumento delle tariffe e la quota di incoraggiamento per nuovi allacciamenti prelevabile dalla terza parte del suddetto aumento e pari quindi al 10 per cento degli incassi lordi. Soprattutto per il contributo di studi dato ai problemi tecnici mi compiaccio segnalare l'istituto superiore delle telecomunicazioni, il quale è stato, per merito dell'onorevole Jervolino, già ministro delle poste e telecomunicazioni, dotato di una cospicua somma annua di 400 milioni, doppia di quella che il Consiglio nazionale delle ricerche aveva a quel tempo per tutte le attività di studio e in particolare per i laboratori universitari in Italia. Diamone atto alla lungiveggenza del ministro del tempo e riconosciamo che sotto l'amministrazione dell'onorevole Spataro, le attività dell'istituto sono state ancora aumentate. Mi compiaccio delle iniziative che esso sa svolgere nelle attività a cui si dedica, attività anche all'avanguardia dello sviluppo scientifico di nuovi problemi, tanto che io esprimerei persino (questo è un voto personale) l'augurio che esso centro, oltrechè alla preparazione dei tecnici della specializzazione, possa diventare (per accordi col Consiglio delle ricerche) un cenacolo degli studiosi italiani dei problemi di elettronica, ospitandoli per determinate ricerche, che le sue attrezzature per-

Ometto, data l'ora avanzata, di trattenervi su argomenti di minore importanza; ma preciserò meglio il mio pensiero relativamente ad ordini del giorno presentati ed a voti che sono stati espressi.

Particolarmente importante l'argomento degli apprendisti che i vari uffici locali sono autorizzati ad assumere e per i quali la Commissione VIII domanda una rimunerazione, invocando le decisioni generali già prese dalla Camera nei riguardi dell'apprendistato.

Premetto che a mio avviso esiste una differenza profonda fra l'apprendistato presso gli uffici delle poste e quello che riguarda l'artigianato ovvero l'industria di grande o piccola potenza, o anche l'agricoltura. In questa attività di fatto l'apprendista dà in ogni caso un contributo alla produzione, non foss'altro con le sue forze fisiche, anche prima che la sua educazione sia iniziata. Inoltre (ed è questa la differenza fondamentale) egli, dopo aver appreso il suo mestiere, può senza gravi conseguenze essere dimesso dall'azienda presso la quale ha compiuto la sua preparazione cercando lavoro presso altre. Invece la preparazione che gli uffici postali possono dare ad un apprendista non è praticamente utilizzabile che presso i medesimi uffici. L'apprendista che aspira ai nostri impieghi di grado inferiore non può logicamente ripromettersi una elaborazione generale della sua cultura, del resto limitata perché corrispondente alla licenza delle scuole medie inferiori. Egli non potrà fare altro che impratichirsi di quelle operazioni comuni, alle quali gli uffici attendono, cioè registrazioni, conteggi, classificazioni di documenti, delle quali attitudini non potrà servirsi se non in questa amministrazione o in pochissime altre di carattere affine.

Quindi l'apprendista non domanda una preparazione ed un potenziamento delle sue attitudini né si preoccupa in genere di una modestissima retribuzione, conscio che in fondo rappresenta per il capo del suo ufficio un aggravio di lavoro e di responsabilità ma confida che l'apprendistato gli faciliti una nomina definitiva nei quadri inferiori dell'amministrazione postale. Ma se questo può ridurre le sue esigenze nei riguardi di questa amministrazione, che assolve per lui al compito di una scuola, dall'altro lato mette l'amministrazione in un impegno morale di non abbandonarlo al termine dell'apprendistato e quindi di assumerlo nei modi di legge nei gradi più bassi della carriera e cioè fra 1 supplenti di riserva e 1 supplenti effettivi. È detto che di questa sua attività preparatoria si terrà conto, ma non è detto che vi siano posti sufficienti per le assunzioni dei meritevoli. Ed è certo che la rimunerazione

legislatura 11 — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

chiamerebbe una gran folla di aspiranti precisamente con questo scopo: di assicurarsi l'ingresso all'impiego. Lo vediamo anche noi dal numero enorme di sollecitazioni per essere assunti nella amministrazione delle poste e telecomunicazioni, sollecitazioni che purtroppo non possiamo accogliere per insufficienza dei quadri e del lavoro che ne giustificherebbe l'ampliamento.

Quindi nelle condizioni attuali sarebbe un atto imprudente promettere una rimunerazione per questo titolo, mentre riconosciamo tutte le ragioni sociali e morali per cui una retribuzione a chi si dedica con diligenza ad un lavoro è in tesi generale dovuta.

In queste condizioni, poiché non posso fare a meno di considerare nel più alto grado la raccomandazione che l'onorevole Jervolino mi ha rivolto, concluderò dicendo che nella assunzione degli apprendisti sarà necessario limitarne il numero; istituendo concorsi per farne una opportuna scelta limitatamente a quanti riterremo, di anno in anno, che possano concorrere, dopo il periodo di apprendistato, ai posti di supplente, premesso ben inteso un giudizio sul profitto di ciascuno. A questa condizione accetto la raccomandazione di mettere allo studio il problema e di venire più tardi con una proposta concreta che dovrà essere però resa esecutiva per mezzo di un atto legislativo.

Sono invece costretto ad insistere nelle direttive che il decreto presidenziale ha sancito nel senso di precisare il termine dell'antico regime delle ricevitorie, cioè la chiusura del periodo della attività delle ricevitorie capaci di successione e l'apertura del periodo dell'attività impiegatizia dei loro titolari, pure riconoscendo che le ricevitorie possono aver cambiato nome ma sono sostanzialmente destinate alle stesse attività, siano bancarie siano postali.

Sotto questo punto di vista osservo che la proroga di tre anni del termine di cui allo articolo 101 metterebbe invece una parte cospicua dei direttori di uffici locali nella condizione di ottenere una pensione effettiva nel senso predetto; cosa che, oltre a compromettere gravemente il bilancio del fondo per la quiescenza (che dovrebbe essere necessariamente integrato con onere rilevante per l'erario) e a ridurre, in danno della generalità, le disponibilità del fondo di integrazione (quel fondo che permette di valutare anche il periodo anteriore al 1936), violerebbe il principio della incompatibilità dei due benefici (quello di avere la pensione e quello di trasmettere agli eredi l'attività nell'ufficio),

farebbe sì che per effetto dell'accresciuto numero di casi di successione la maggior parte degli uffici locali passerebbe a successori giovani e bloccherebbe per molti lustri le vacanze degli uffici (come ho cercato di spiegare nelle considerazioni generali che ho premesso), con la conseguente impossibilità di avanzamento per il restante personale supplente o gerente di uffici locali; inoltre creerebbe turbamento e sperequazione nei confronti di quei titolari che si sono già avvalsi del diritto di successione. È per queste ragioni che tale provvedimento non sembra assolutamente da accettare. In conclusione prego la Commissione e i presentatori degli ordini del giorno in proposito di non voler insistere, mentre mi propongo di sanare, nei limiti del possibile, l'insufficienza di anzianità dei supplenti successibili sulla assegnazione dei posti disponibili, evitando però di turbare un ordine così faticosamente raggiunto.

Altrettanto devo dire per quanto riguarda gli ex gerenti. Bisogna notare, a proposito di questi, che alla sistemazione di gerenti anziani fu già provveduto col decreto luogotenenziale 30 maggio 1947, n. 652, il quale, in eccezione alle norme vigenti, riservò ai gerenti stessi tutte le 1.074 ricevitorie di categoria inferiore, cioè quelle il cui il reddito è inferiore alle 8.000 lire, e concedette ad essi di raggiungere le ricevitorie di ordine più alto – per mezzo di concorso – sino alle ricevitorie che raggiungevano le 30.000 lire di reddito.

E a questo proposito si è dovuto constatare che non è stato certo incoraggiante l'esito di guesta apertura alle carriere dei gerenti per mezzo delle ricevitorie a loro offerte a compenso dei posti essenzialmente di carattere transitorio, che perdevano non avendo il diritto alla stabilità. Molti anzi hanno rifiutato di muoversi dalla loro sede pur sapendo che la loro posizione era completamente aleatoria, e sopra 2.000 gerenti che hanno accettato di valersi della facoltà offerta per acquistare una posizione di carriera, ben 750 sono rimasti immobili nelle loro sedi preferendo restare nella precaria posizione contro la quale oggi essi stessi reclamano. Ciò dimostra che esiste una mentalità che dovrebbe essere sorpassata, quella del possesso indefinito e indiscusso di questi mezzi di vita che si trasmettevano per successione.

Il nuovo ordinamento ha soppresso la figura del gerente. Avrebbe potuto rappresentare per esso la disoccupazione assoluta; invece, come ho detto, ad essi è stata data una occupazione definitiva quali supplenti. Ad

ogni modo, per evitare gli inconvenienti segnalati dal relatore, darò disposizioni perché nelle nomine dei supplenti delegati sia data la precedenza agli ex gerenti, e prego anche qui gli onorevoli Colasanto, Leone e Mazza di ritirare questo punto del loro ordine del giorno. che io comunque accetto come raccomandazione nel senso sopra indicato. Avrei da dire qualche cosa a proposito degli ordini del giorno che riguardano la R. A. I. e la sua obiettività politica, ma ho già detto che sotto questo punto di vista la competenza spetta alla commissione di vigilanza. Se in passato le sue riunioni sono state rare, è nel suo arbitrio renderle più frequenti. È già stato esposto, al Senato, l'avviso di convocazione per giovedì prossimo 29 ottobre. Provveda la Commissione ad intensificare la sua attività ed a normalizzarla.

Vorrei anche intrattenervi sulle questioni finanziarie riguardanti la R. A. I., a cui sono state mosse alcune critiche perché nel suo consiglio di amministrazione vi sono membri che appartengono ad enti statali destinati a controllarla, accanto ad altri appartenenti a società industriali che possiedono parte (in minoranza) del suo capitale azionario.

La maggioranza delle azioni è di fatto in possesso dell' I. R. I., che ne risponde. In linea di principio nulla quindi da eccepire. Quanto alla correttezza dei commissari, che tutti riconosciamo degni della nostra incondizionata considerazione, non possiamo prendere in esame accuse generiche espresse per sottintesi per accogliere la domanda di nominare una commissione di inchiesta, la quale oltre a significare una immeritata mancanza di fiducia servirebbe soltanto a paralizzare le preziose attività che la R. A. I. sviluppa, arrestandone il progresso e riducendone la produttività. Questa è particolarmente importante per noi nel campo industriale perché favorisce una produzione che richiede poche materie prime e molta manodopera, e che quindi ben si inquadra con la nostra economia.

Infatti, quei piccoli strumenti che costituiscono i gruppi amplificatori, selettori e filtranti di una rete telefonica, o di stazioni radio trasmittenti e riceventi richiedono una mano d'opera specializzata, come si è potuto vedere alla mostra di Milano ed in quella di Roma. Questa industria può dunque rappresentare un elemento di progresso e di lavoro per il nostro popolo. Ed è con questo voto sentitissimo che io chiudo la mia rapida disamina del tecnicismo al quale il nostro Ministero si appoggia ed al quale dà vita. Accennerò ora ad ordini del giorno di carat-

tere speciale: a quello dell'onorevole Macrelli, che ha domandato un maggiore potenziamento degli uffici locali e delle agenzie e la trasformazione in un ufficio centrale di quella di Cesena che a lui particolarmente interessa.

Praticamente oggi non si fa più distinzione fra gli uffici locali e uffici principali, ma semplicemente tra ufficio ed ufficio, a seconda dell'attività e dell'importanza che esso può svolgere ed adeguandone l'orario. Sarà indubbiamente nostra cura quella di segnalare quell'ufficio perché vengano prolungate, ove occorra, le ore di attività, soprattutto per la spedizione di telegrammi, sia alla sera che alla domenica mattina. Così pure sull'ordine del giorno Basile, Roberti e Mieville che riguarda i problemi sindacali, e chiede che l'organizzazione sindacale della «Cisnal» abbia trattamento uguale alle altre organizzazioni sindacali, per assegnazione locali e trattamento dei suoi rappresentanti, debbo pregare i proponenti di considerare che, pur essendo pienamente disposto a seguire le direttive formulate dal Presidente del Consiglio a questo proposito, per assicurare uniforme trattamento alle diverse correnti politiche a cui queste organizzazioni sindacali si appoggiano, il fatto è che il numero di queste organizzazioni è molto grande, sicchè è difficile assicurare a tutte e soprattutto a quelle che sono sorte ultimamente le stesse facilitazioni e gli stessi mezzi che sono stati concessi alle altre.

È una materia che va disciplinata: lo riconosco pienamente; ma richiede qualche tempo per poter essere meglio organizzato.

In merito all'ordine del giorno dell'onorevole Mieville, relativo alla posizione di alcuni gruppi di salariati, posso affermare che il problema della sistemazione degli operai che erano in servizio alla data di applicazione della legge 26 febbraio 1952, n. 67, ha formato oggetto di particolare attenzione da parte dell'amministrazione, che ha chiesto ed ottenuto dalla Presidenza del Consiglio un contingente corrispondente alle unità da sistemare. Ciò vale anche per gli operai considerati nella lettera b) dell'ordine del giorno.

Quanto al punto c) dello stesso ordine del giorno, relativo all'iscrizione all'« Inam » degli operai giornalieri assunti ai sensi dell'articolo 3 della legge 26 febbraio 1952 già citata e di tutti gli altri operai che, a termini di legge, non sono assistiti dall'E. N. P. A. S., sono in corso le relative disposizioni, impartite nello scorso settembre dopo aver concretato i necessari accordi con i Ministeri del lavoro e del tesoro e con l'« Inam »,

Prego quindi l'onorevole Mieville di voler ritirare l'ordine del giorno, accettando la nostra promessa di occuparcene seriamente.

L'onorevole De Meo raccomanda particolarmente la centrale di Foggia, e ci invita a intervenire presso la S. E. T. contro la quale abbiamo molte altre lagnanze a proposito della rete siciliana. Posso assicurare l'onorevole De Meo che la S. E. T. ha in programma un notevole ampliamento della centrale di Foggia che consentirà l'esaudimento delle domande.

Interverrò presso la concessionaria affinché i termini siano abbreviati e il programma dei lavori possibilmente potenziato, onde sodisfare la sua richiesta. Prego anche l'onorevole De Meo, dopo queste assicurazioni, di voler ritirare il suo ordine del giorno.

E così sono giunto al termine della mia replica, abusando – data l'ora così avanzata – della cortese attenzione della Camera.

Dirò, a proposito di questo complesso di problemi, che io sento tutta l'importanza di operare senza riposo per approfondi li cercando i migliori rapporti fra le questioni sindacali ed i progressi che l'esercizio della nostra attività esige e che gli uffici, con vero zelo e con vero ardimento, realizzano in tutti i rami.

E termino associandomi al plauso che l'onorevole Jervolino ed altri onorevoli deputati hanno espresso verso il nostro personale benemerito, assicurando che cercheremo, per parte nostra, tutte le vie che possano migliorarne le condizioni e contemporaneamente favorire lo sviluppo delle attività che, anche nel settore industriale, sono particolarmente preziose per l'avvenire del nostro paese. (Vivi applausi al centro e a destra).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Di quelli degli onorevoli Macrelli e Cervone è già stata data lettura nel corso di questa seduta. Si dia lettura degli altri ordini del giorno.

MAZZA, Segretario, legge:

La Camera,

ritenuto che le « Norme di coordinamento e modificazione delle disposizioni in materia di ricevitorie postali e telegrafiche, agenzie, collettorie e servizi di portalettere rurali », hanno dimostrato gravi lacune nella loro prima fase di attuazione, onde si appalesa stringente la necessità di provvedere ad una loro parziale revisione e modificazione,

invita il Ministro delle poste
e delle telecomunicazioni
a provvedere, di sua iniziativa, alla sollecita

revisione del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656.

CONCETTI.

La Camera,

considerato che il nuovo ordinamento delle ricevitorie postali, pur rispondendo agli interessi del servizio e ad una comune giusta norma per gli accessi agli impieghi di Stato, ha violato un diritto acquisito durante il lungo impero della vecchia legge, che conferiva per successione la gestione di dette rivecitorie;

tenendo presente la necessità che norme transitorie diminuiscano più che possibile tale violazione,

invita il Governo

a predisporre un provvedimento legislativo che:

1°) proroghi di almeno altri due anni il termine stabilito dall'articolo 101 del decreto presidenziale n. 656 del 5 giugno 1952, statuendo che i titoli prescritti devono essere posseduti all'atto della immissione nella gerenza per successione e non alla data di pubblicazione di detto decreto;

2º) agevoli la sistemazione di coloro che funzionarono da gerenti per un congruo numero di anni.

COLASANTO, LEONE, MAZZA.

La Camera,

considerato il notevole sviluppo delle attività economiche di Foggia e provincia,

invita il Governo

ad intervenire presso la Società esercizi telefonici onde in Foggia al più presto sia installata una nuova centrale telefonica, capace di assorbire le numerose richieste dei cittadini.

DE MEO.

La Camera,

vista la legge 26 febbraio 1952, n. 67, che stabilisce le nuove norme sullo stato giuridico dei salariati dello Stato,

invita il ministro delle poste e delle telecomunicazioni a proporre alla legge predetta, a favore del personale dipendente dalla propria amministrazione, le seguenti modifiche:

a) estensione della nomina a « operaio temporaneo » dei salariati assunti fino al febbraio 1952;

b) estensione di detta qualifica di operaio temporaneo ai salariati che prestano servizio presso l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni dal periodo precedente la

cmanazione della legge predetta, per evitare l'abuso, nei loro confronti, del sistema dei licenziamenti prima dello scadere dei 90 giorni (scaduti i quali maturerebbe il diritto alla qualifica di « temporaneo ») e delle seguenti riassunzioni ex novo, tenuto conto che detto personale necessita numericamente all'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni;

c) estensione dell'assistenza sanitaria ed economica dell'« Inam » a tutto il personale giornaliero dipendente dalla Amministrazione delle poste e telecomunicazioni.

MIEVILLE.

La Camera,

richiamandosi all'impegno assunto dal Presidente del Consiglio a nome del Governo, di abolire ogni discriminazione fra i cittadini per motivi politici o sindacali,

invita il Governo

a voler provvedere perché gli organi centrali e periferici del Ministero delle poste e telecomunicazioni diano concreta e pratica attuazione a tale conclamato principio di parità sindacale nei confronti del Sindacato nazionale postelegrafonico aderente alla C.I.S. N.A.L., nonché nei confronti dei suoi iscritti ed aderenti.

BASILE GIUSEPPE, ROBERTI, MIEVILLE.

La Camera,

considerando quale potente strumento di informazione e di educazione politica sia la radio qualora sappia compiere con onestà e imparzialità il proprio ufficio;

considerando altresì che la R.A.I. trae in massima parte i mezzi per il proprio funzionamento dal contributo di milioni e milioni di radio-abbonati, professanti tutte le opinioni e appartenenti a tutti i partiti,

raccomanda al Governo

di assicurare l'indipendenza politica e l'obbiettività informativa delle radio-diffusioni e di fornire alla Commissione parlamentare di vigilanza i mezzi e le concrete possibilità per adempiere assiduamente e con efficacia il suo mandato.

SCHIAVETTI, BONOMELLI, LUZZATTO, MALAGUGINI, FERRARI FRANCESCO.

La Camera,

ritenuto che la Società esercizi telefonici che gestisce in concessione il servizio pubblico dei telefoni nella Regione siciliana non è in condizione di sopperire alle numerose richieste di impianti telefonici:

ritenuto che gli impianti attualmente esistenti non garantiscono la regolarità del servizio per i continui guasti che si verificano per il congestionamento del traffico;

ritenuto che diverse richieste di città della Regione per ottenere l'impianto di reti urbane automatiche non sono state prese nella dovuta considerazione:

considerato che tutto ciò costituisce grave inadempimento della società concessionaria.

invita il ministro delle poste e telecomunicazioni affinché sia aperta una inchiesta onde accertare lo stato di inefficienza della tete telefonica siciliana gestita dalla S.E.T. e la dichiarata incapacità di assolvere alle richieste di utenze telefoniche pubbliche e private, cd in conseguenza sia dato alla S.E.T. un breve lasso di tempo entro cui assolvere a tutti gli adempimenti previsti dalla concessione con esplicita richiesta che, trascorso infruttuosamente tale termine, la si dichiari decaduta dalla concessione.

DANTE.

La Camera,

considerando che gran parte delle frazioni dei comuni montani non possono godere dei privilegi previsti dalla legge per l'installazione dei telefoni nelle frazioni, non verificandosi quasi mai nelle zone montane nessuna delle due condizioni richieste (popolazione superiore ai 1.000 abitanti — distanza di 10 chilometri),

invita il Governo

a considerare l'urgente necessità di modificare le condizioni stabilite dalla legge, tenendo presenti le particolari esigenze delle frazioni dei comuni montani.

SORGI, DEL VESCOVO.

La Camera, considerato che presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, viene effettuato dal personale dipendente un superlavoro, impropriamente denominato straordinario, per supplire alle deficienze organiche del personale, ammesse anche dallo stesso ministro come si evince dal capitolo 3/1 del bilancio presentato all'approvazione della Camera;

constatato che tale prestazione viene compensata con le esigue aliquote stabilite per la effettuazione normale dello straordinario.

impegna il Governo,

nell'attesa che vengano predisposti e approvati quei provvedimenti legislativi atti a ri-

sistemare in maniera completa e razionale tutta la materia, ad adottare i provvedimenti necessari ad attenuare il vivo stato di disagio del dipendente personale a motivo di tale superlavoro sia per l'inadeguatezza degli organici, sia per la irrisorietà delle aliquote con le quali vengono compensate le prestazioni straordinarie che deve disimpegnare.

BUZZI, MENOTTI, GITTI, DA VILLA, ZANIBELLI, CALVI, CAPPUGI, BIAGGI.

PRESIDENTE. Gli ultimi tre ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

L'onorevole ministro ha già espresso, durante il suo discorso, il parere del Governo sugli ordini del giorno.

Chiederò ora ai presentatori se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistano a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione

Onorevole Concetti?

CONCETTI. Data la risposta dell'onorevole ministro, non insisterò per la votazione del mio ordine del giorno. Tuttavia lo mantengo e mi permetto di aggiungere: non ho chiesto la revisione della legge delega; ho chiesto all'onorevole ministro di accertarsi se quel regolamento successivo alla legge delega abbia fedelmente tradotto la volontà espressa nella legge. Poiché nel mio ordine del giorno ho indicato cinque punti precisi, sarei grato alla cortesia dell'onorevole ministro se egli mi assicurasse che vorrà rivedere con calma questi punti ed accettarli in quella parte che potranno essere accolti.

PANETTI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANETTI, Ministro delle poste e delle tele-comunicazioni. Sono grato all'onorevole Concetti e mi propongo di esaminare con calma i cinque punti indicati. Vorrà riconoscere l'onorevole proponente che l'ordine del giorno è stato distribuito proprio adesso. Ho seguito per quanto ho potuto la sua esposizione senza poterla approfondire. Esaminerò con tutto il buon volere la questione, senza tuttavia prendere impegni.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto?

COLASANTO. Non insisto. Vorrei tuttavia pregare l'onorevole ministro di voler prorogare il termine dell'articolo 101, per consentire a questa povera gente di vedere rispettati i diritti quesiti. Si dovrebbe dare almeno un mese di tempo dalla data di pubblicazione, e lasciare così un po' di respiro prima della successione.

PANETTI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANETTI, Ministro delle poste e delle tele-comunicazioni. Sono dolente di non poter accettare l'ordine del giorno Colasanto. Circa l'improvvisa applicazione della legge non abbiamo dei rimpianti. Sono stati ascoltati tutti gli interessati e discussi tutti i punti. In seguito a questo accurato esame è stata trovata la formula per passare dal regime antico delle successioni al regime moderno degli impreghi e delle pensioni.

PRÉSIDENTE. Poiché gli onorevoli Macrelli, Mieville e Basile non sono presenti, si intende che abbiano rinunziato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole De Meo?

DE MEO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cervone?

CERVONE. Signor Presidente, vorrei pregare l'onorevole ministro di volermi cortesemente fornire altri chiarimenti.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

PANETTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ho già dichiarato che conformemente ai punti di vista espressi accetto l'ordine del giorno.

CERVONE. Ringrazio il signor ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Schiavetti?

SCHIAVETTI. Non insisto. Desidererei soltanto alcune precisazioni. Vorrei sapere se il ministro accetta il principio ispiratore.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

PANETTI, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. La lettura dell'ordine del giorno non fa che ripetere in fondo le norme generali cui questa commissione deve ispirarsi per controllare l'operato politico e l'orientamento della R. A. l. nelle radiodiffusioni.

Illustrando il suo ordine del giorno mi pare però che abbia proposto di creare una commissione paritetica invece di una commissione che rappresenti proporzionalmente i vari partiti. Ora io non potrei accettare una simile proposta. Perlanto la pregherei di non insistere. Si tratta semplicemente della enunciazione degli impegni e della linea di condotta che la commissione di vigilanza deve imporre alla R. A. I. Siamo alla vigilia della prima riunione della commissione: facciamo voti che essa trovi nel suo seno l'accordo necessario per dettare i criteri per la disciplina di queste attività.

SCHIAVETTI. Non sono stato 10 a proporre l'istituzione di una commissione paritetica.

PANETTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Comunque, la materia è estranea alla competenza del mio dicastero.

SCHIAVETTI. Insisto per la votazione. PRESIDENTE. Sta bene. Poiché l'onorevole Dante non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo or-

dine del giorno.

Onorevole Sorgi?

SORGI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gitti, insiste per l'ordine del giorno Buzzi, di cui ella è cofirmatario?

GITTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Schiavetti, non accettato dal Governo:

« La Camera,

considerando quale potente strumento di informazione e di educazione politica sia la radio qualora sappia compiere con onestà e imparzialità il proprio ufficio;

considerando altresì che la R. A. I. trae in massima parte i mezzi per il proprio funzionamento dal contributo di milioni e milioni di radio-abbonati, professanti tutte le opinioni e appartenenti a tutti i partiti,

raccomanda al Governo

di assicurare l'indipendenza politica e l'obbiettività informativa delle radio-diffusioni e di fornire alla Commissione parlamentare di vigilanza i mezzi e le concrete possibilità per adempiere assiduamente e con efficacia il suo mandato ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 200).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario. legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generalı. lire 19.748.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (parte ordinaria), lire 19.748.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Mınıstero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1953-54.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa della Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio in corso, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 200).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1953-54, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge:

Entrata. — Titolo I. Entrata ordinaria. — Sezione I. Proventi dei servizi postali, lire 55.187.598.000.

Sezione II. — Proventi dei servizi di bancoposta, lire 10.650.400.000.

Sezione III. — Proventi dei servizi di telecomunicazioni, lire 13.075.000.000.

Sezione IV. — Proventi dei servizi per conto di terzi, lire 680.000.000.

Sezione V. — Proventi vari, lire 1.266.000.000.

Totale del Titolo I. Entrata ordinaria, lire 80.858.998.000.

Titolo II. Entrata straordinaria. lire, 1.600.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 82.458.998.000.

Spesa. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Spesa ér il personale. — § 1. — Stipendi, retribuzioni, compensi ed indennità varie al personale deli servizi postali e dei telegrafi, lire 32.140.860.000.

§ 2. — Pensioni indennità ed assegni congeneri, lire 6.110.000.000.

Sezione II. — Spese dei servizi postali, lire 14.721.500.000.

legislatura 11 — discussioni — seduta del 26 ottobre 1953

Sezione II. — Spese dei servizi di bancoposta, lire 369.500.000.

Sezione IV. — Spese dei servizi di telecomunicazione, lire 4.878.958.000.

Sezione V. — Spese comuni, lire 22.638.130.000.

Avanzo di gestione, lire

Totale del Titolo I. Spesa ordinaria, lire 80.858.998.000.

Titolo II. — *Parte straordinaria*. — Sezione I. — Assegnazioni straordinarie lire 1.600.000.000.

Sezione II. — Assegnazioni straordinarie per la ricostruzione, lire

Totale del Titolo II. Spesa straordinaria, lire 1.600.000.000.

Totale generale della soesa, lire 82.458.998.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1953-54.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesea dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 200).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa del l'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario 1953-54, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, Segretario, legge:

Entrata. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Proventi dei servizi telefonici, lire 11.212.375.000.

Sezione II. — Proventi vari, lire 1.388.000.000.

Totale del Titolo I, lire 12.600.375.000. Titolo II. Parte straordinaria — Sezione I. Annualità corrisposte dai concessionari telefonici, lire 10.682.000.

Sezione II. — Sovvenzioni da parte del Tesoro, nulla.

Sezione III. — Mutui, lire 11.000.000.000. Sezione IV. — Lavori per conto terzi, nulla.

Totale del Titolo II, lire 11.010.682.000.

Totale generale dell'entrata, lire 23.611.057.000.

Spesa. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Spese di personale: § 1º — Stipendi ed ındennità varie, lire 2.682.864.000.

§ 2º — Pensioni e contributi assicurativi, lire 905.100.000.

Sezione II. — Spese di gestione: § 1º — Spese di esercizio, lire 2.030.000.000.

§ 2º — Spese di ufficio, lire 255.800.000.

§ 3º — Scambio corrispondenza, lire 825.500.000.

§ 4º — Annualità varie, lire 1.991.385.000.

§ 5° — Concorsi e partecipazioni, lire 400.000.000.

§ 6° — Spese diverse, lire 600.000.

§ 7º — Avanzo di bilancio e fondo di riserva, lire 3.509.126.000.

Totale del Titolo I. — Parte ordinaria, lire 12.600.375.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Sezione I. – Spese diverse, lire 10.682.000.

Sezione II. — Spese per la ricostruzione, nulla.

Sezione III. — Spese per la ricostruzione effettuate con mutui, lire 11.000.000.000.

Sezione IV. — Lavori per conto terzi, nulla.

Totale del Titolo II. — Parte straordinaria, lire 11.010.682.000.

Totale generale della spesa, lire 23.611.057.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario 1953-54.

Passiamo agli articoli del disegno di legge che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

MAZZA, Segretario, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

 $(\dot{E} \ approvato).$

ART. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954, ai termini del regio

decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, m conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(È approvato).

Авт. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità degli atti di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 2).

 $(\dot{E} \ approvato).$

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

ll seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

MAZZA, Segretario, legge:

- « Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e degli affari esteri, per sapere se, di fronte alle nuove tragiche sciagure nelle miniere belghe, nelle quali hanno trovato la morte anche numerosi lavoratori italiani emigrati, non ritengano di dover promuovere verso il governo belga l'iniziativa per una inchiesta sulle condizioni di lavoro nei bacini carboniferi del Belgio, inchiesta da condursi con la partecipazione delle organizzazioni sindacali dei due paesi, allo scopo di accertare le responsabilità e fare adottare le misure necessarie per salvaguardare la vita dei lavoratori italiani e belgi.
- « L'interrogante chiede inoltre ai ministri interrogati se non ritengano di sollecitare l'intervento dell'Ufficio internazionale del lavoro. (485) « SANTI ».
- « Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della difesa per conoscere se sia venuto a conoscenza del contenuto oltraggioso ed estremamente offensivo per l'esercito ed il soldato italiano di un'articolo apparso in questi giorni sul *Land Tyrol* che si stampa ad

Innsbruck, e per chiedere quali passi intenda far compiere dalle nostre rappresentanze diplomatiche in Austria a tutela delle nostre Forze armate.

(486)

« MIEVILLE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti essi abbiano preso o intendano prendere per soccorrere le numerose vittime del recente scoppio di Rimini.

(487) « PAJETTA GIULIANO, REALI ».

- « I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della difesa, per sapere se è a conoscenza della prosa oltraggiosa verso l'esercito italiano apparsa sul giornale Land-Tirol di Innsbruck che ha diffusione anche in Alto Adige e se non ritenga di interessare il nostro Ministero degli affari esteri perché, attraverso le normali vie diplomatiche, richiami l'attenzione del Governo austriaco sul fatto che tale pubblicazione ingiunosa contro il nostro esercito non si concilia con gli esistenti rapporti di amicizia tra l'Italia e l'Austria.
- (488) FACCHIN, CONCI ELISABETTA, BERLOFFA, HELFER, VERONESI ».
- « I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non vi sia la possibilità di aggiungere due vetture viaggiatori al treno merci 6318 in partenza da Pistoia alle ore 12, da Bologna (via Porretta), allo scopo di favorire la popolazione della montagna pistoiese, che per tutte le esigenze inerenti ai rapporti con il capoluogo di provincia è obbligata a servirsi di automezzi gestiti da società private per fare ritorno alle proprie località, in quanto può solo disporre nella mattinata di due treni; cioè, il treno 2428 che parte da Pistoia alle ore 8,12 e il 2433 che parte alle 13,34. (Gli interroganti domandano la risposta scritta).
- (1858) « ZAMPONI, MARCHIONNI ZANCHI RENATA».
- « I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se sia informato che i lavori per la costruzione di un caseggiato scolastico nel comune di Silì sono stati sospesi, e se non intenda intervenire presso le competenti istanze onde assicurare la immediata ripresa dei predetti lavori per portare a compimento la costruzione dell'edificio.

- « Sı fa presente che tale opera è di assoluta urgenza in considerazione che per impartire l'istruzione a 223 alunni non esistono in detto comune che tre aule scolastiche, e che la sola prima classe è frequentata da 91 bambini divisi in due turni; ed altresì in considerazione che le aule in parola sono in reltà tre buie catapecchie, senz'aria, senza luce, dal tetto basso fatto con canne ormai fradice, che dalle fessure lascia passare il vento e la pioggia. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta). (1859) « Polano, Laconi ».
- « I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali fondi saranno destinati agli Enti comunali di assistenza rispettivamente per le provincie di Sassari, Cagliari e Nuoro per il corrente esercizio finanziario. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1860) « Polano, Laconi, Pirastu ».

"Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del tesoro, circa i suoi intendimenti per estendere ai pensionati degli enti locali l'assistenza medico-farmaceutica, riconoscendo in tal modo ad essi il diritto ad un trattamento uguale a quello dei pensionati statali. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1861) « (POLANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere i motivi della improvvisa sospensione dei lavoro nel cantiere di rimboschimento a Carloforte (Cagliari), con gravi ripercussioni economiche per ben 40 famiglie di operai, e se non intenda intervenire con urgenza perché il cantiere riprenda la sua normale attività. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1862) « POLANO, LACONI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza di un esposto inviato da un numeroso gruppo di lavoratori di Sarso (Sassari) all'Ufficio provinciale del lavoro, dove si denuncia il comportamento discriminatorio ed arrogante del collocatore di quel comune, che normalmente e senza alcun controllo invia al lavoro un piccolo gruppo di simpatizzanti e amici suoi e della sua corrente politica, respingendo coloro che non si sottomettono ai suoi voleri ed ignorando completamente i suoi doveri secondo la legge sul collocamento.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere se l'onorevole ministro, conformemente ad impegno preso con sua risposta a precedente interrogazione del sottoscritto, n. 255, non ritenga di disporre un'inchiesta sul comportamento del predetto collocatore, inchiesta nel corso della quale devono esser sentiti i firmatari dell'esposto ed i rappresentanti sindacali di tutte le correnti, ed ai fini di adottare quei provvedimenti che dall'inchiesta stessa risulteranno necessari per assicurare l'imparziale funzionamento dei collocatori comunali nel rispetto e nell'applicazione della legge. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1863) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri dell'interno e del tesoro, per conoscere i loro intendimenti circa le richieste delle tre amministrazioni provinciali sarde concernenti il ripiano dei rispettivi bilanci secondo il sistema delle integrazioni in contanti, con esclusione dei mutur, in considerazione del grave stato di depressione della Sardegna e della assoluta necessità di mettere le predette amministrazioni provinciali in condizione di poter assolvere ai loro compiti. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1864) « Polano ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere i loro intendimenti in merito alle richieste avanzate dalle tre Amministrazioni provinciali della Sardegna circa.

1º) lo stanziamento di fondi adeguati per la costruzione di nuove strade da comprendersi nel piano suppletivo della Cassa del Mezzogiorno;

2°) la assegnazione di due miliardi per opere straordinarie da comprendersi nel finanziamento per il piano di rinascita o per piani particolari che dette Amministrazioni provinciali indicheranno per la urgente attuazione. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1865) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere il preciso ed integrale contenuto di tutti i contratti che regolano attualmente i rapporti fra la pubblica amministrazione e le ditte che impiegano il lavoro dei detenuti negli impianti industriali siti nella casa di pena di Padova;

dei quali contratti pare che i deputati non abbiano facoltà di prendere visione presso la Direzione della predetta casa di pena, in base a disposizioni non precisate da quel direttore e delle quali l'interrogante gradirà conoscere gli estremi.

« Per sapere infine se i detenuti che lavorano non abbiano il diritto di avere copia di quei contratti, almeno limitatamente a quelle parti dalle quali scaturiscono, per gli stessi detenuti, diritti e doveri. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1866) « Rosini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere le ragioni per le quali ancora non si sia adottata una decisione impegnativa e definitiva per il completamento dell'acquedotto consorziale di Nuoro per il quale il Consiglio di amministrazione della Cassa aveva ripetutamente deliberato di fare eseguire i lavori secondo l'originario progetto che non prevedeva alcun impianto di sollevamento per i comuni del Consorzio.

« L'interrogante chiede altresi di sapere quando potrà andare in appalto il secondo lotto del predetto acquedotto. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1867) « Mannironi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se è a conoscenza dei voti espressi dalle camere di commercio, industria ed agricoltura nonché dagli enti per il turismo delle provincie del Sud perché venga mantenuta la coppia dei rapidi 560-561 Roma-Reggio Calabria e viceversa, della quale sarebbe stata disposta la soppressione; e se non creda intervenire per evitare l'ulteriore peggioramento delle comunicazioni ferroviarie del Sud. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro presidente del Comitato per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se creda intervenire per sollecitare l'asta per l'appalto del 2º lotto della importante strada Mormanno-Campotenese-Campolongo-Orsomasso (provincia Cosenza), già finanziata da circa due anni; e per conoscere altresì i motivi del ritardo. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« SENSI ».

(1868)

(1869) « SENSI ».

- « I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per la costruzione delle seguenti opere pubbliche nel comune di Alessandria della Rocca (Agrigento):
 - 1°) rete idrica interna;
 - 2°) scuola media professionale.
- « Le pratiche per le opere suddette sono state inoltrate, dal comune interessato, al Ministero, rispettivamente, il 20 giugno 1953 con nota n. 2576 ed il 22 maggio 1953 con nota n. 2122. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1870) « GIACONE, BERTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali siano le prospettive di lavoro presso le miniere di Cave del Predil e per conoscere quali atti il ministro del lavoro abbia iniziato o si proponga di iniziare per evitare il licenziamento di gran parte della maestranza minacciata dalla società Raibl per il 1º novembre. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1871) « Luzzatto ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei lavori pubblici, per conoscere se siano a conoscenza delle gravi irregolarità che si verificano nella gestione del cantiere di lavoro statale di Castelsardo (Sassari).

« Gli operai addetti al cantiere verrebbero obbligati a prestare la loro opera per il carico di automezzi privati; la Direzione consentirebbe la vendita delle pietre provenienti dalle cave e destinate ai lavori e gli operai stessi non percepirebbero i salari da ben due mesi. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1872) « ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga opportuno di istituire, per il grande numero di affari civili e penali davanti al tribunale di Potenza, una seconda sezione, come era nel passato, avendo presente che al 24 ottobre 1953 erano pendenti, in attesa di giudizio, 1.300 processi. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1873) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se, nei confronti della Società ano-

nima Schiapparelli di Torino, a cui carico è stato accertato un illecito ed ingentissimo traffico di eroina (chilogrammi 350-400!), sia stato applicato l'articolo 158 del testo unico delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265, che prevede la revoca della licenza a trattare stupefacenti.

« Per sapere, altresì, se, specie dopo le severe censure espresse nei nostri confronti dalla Commissione degli stupefacerti del-I'O.N.U. (che nell'aprile scorso ebbe ad occuparsi diffusamente del caso), non ritenga di dover adottare esemplari provvedimenti, atti anche a ristabilire il prestigio dell'Autorità sanitaria nazionale. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1874)« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga opportuno prendere in seria considerazione la domanda di lavoro quale assuntrice al casello 163-116 in località Gallitello (Potenza Inferiore) moltrata dalla signora Laurino Nicolina fu Giuseppe, moglie dell'assuntore Raia Enrico Umberto fu Luigi, attualmente detenuto per omicidio colposo durante il servizio.

«È da tener presente che la richiedente è madre di otto figli, tutti a carico, sprovvista d'ogni bene di fortuna e priva di qualsiasi assegno dalla data del fermo del marito e che in questi giorni ha ricevuto lo sfratto dal casello ove il marito ha prestato servizio per quindici anni. La Laurino non percepisce neanche gli assegni alimentari spettantile per legge. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1875)« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il mınistro del lavoro e della previdenza sociale per conoscere se non ritenga opportuno riesaminare la pratica, relativa alla richiesta del comune di Bonefro (Campobasso) di istituzione ivi di un cantiere-scuola di lavoro, che, com'è stato notificato dal prefetto della provincia direttamente al Ministero, è davvero necessario ed urgente, se anche non trovasi incluso nel piano di proposte, redatto dai competenti organi provinciali, dovendo aiutarsi i numerosi disoccupati locali e sistemarsi le strade interne. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1876)« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le sue determinazioni in merito

alla invocata istituzione in Tufara (Campobasso) di un cantiere-scuola di lavoro, prosecuzione del cantiere di lavoro n. 09423, ora che tale prosecuzione è stata inclusa nel piano aggiuntivo dei cantieri, da istituirsi durante il corrente esercizio finanziario. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1877)« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla richiesta del comune di Bonefro (Campobasso) di contributo dello Stato, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, per il completamento dei lavori di nuova costruzione della fognatura, ora che i chiarimenti richiesti dal Ministero sono stati dati al Genio civile di Campobasso sin dal 25 agosto 1953 con nota 15041. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1878)« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada di allacciamento al comune di Sessano (Campobasso) delle frazioni Coste, Pantaniello, Panche, Durante e Pescocupo, il cui progetto è stato rimesso il 15 ottobre 1953 al provveditore alle opere pubbliche di Napoli. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1879)« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quale è risultato, dalla relazione ispettiva, lo stato dei locali dell'Istituto tecnico commerciale parificato di Acqui. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1880)« Lozza ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se a Latina e a Frosinone vi siano provveditori agli studi reggenti o titolari e per conoscere le ragioni della mancata concessione di tali sedi a provveditori titolari che ne facevano richiesta per reali e documentati motivi di famiglia. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1881)« Lozza ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere di quante aule scolastiche consta l'Istituto « San Giuseppe » di Astı; e se le lezioni della

scuola di avviamento professionale e della scuola di magistero professionale dell'Istituto svolgono le lezioni a turno nelle stesse aule. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1882) « Lozza ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quale è il numero degli istituti magistrali parificati e quanti alunni di tali istituti sono stati abilitati all'insegnamento elementare nell'anno scolastico 1952-53. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1883)« Lozza ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente disporre l'apertura dei cantieriscuola di lavoro in Ostra-Vetere, richiesti sin dal 1951 dall'Amministrazione di quel comune, che, mentre recherebbero giovamento ai numerosi disoccupati locali, consentirebbero lo svolgersi dei lavori per il raddrizzamento delle pericolose curve della strada di Pengelli e l'allargamento delle strade vicinali. (Ghi interroganti chiedono la risposta scritta).

(1884)« MASSOLA, MANIERA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste - in relazione a notizie apparse sulla stampa per essere assicurati che nessun provvedimento contro la importazione di bovini da latte di razza olandese sarà assunto, in quanto sarebbe contrario al miglioramento selettivo degli allevamenti da latte. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1885)« GRAZIOSI, MARENGHI, BADINI CONFA-LONIERI ».

« Il sottoscritto chiede ai interrogaie il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza dei gravi danni provocati nelle campagne della piana di Galtellì (Nuoro) dallo straripamento del fiume Cedrino che il giorno 23 ottobre 1953 ha invaso i terreni coltivati sradicando piante, distruggendo muri e opere di bonifica; e per sapere se non ritenga opportuno provvedere al sollecito inizio dei lavori per la costruzione dell'argine maestro, che dovrebbe partire dal punto in cui il fiume Cedrino viene ingrossato dal fiume Isalle, nel quale confluiscono le acque provenienti dalle montagne di Lula e Orune. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1886)« Pirastu ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza del grave episodio di violenza avvenuto nel cantiere della impresa Bullio, che ha in appalto la costruzione di una strada a Orroli (Nuoro), dove il giorno 23 ottobre 1953 due dirigenti sindacali che, regolarmente autorizzati dalla direzione dell'impresa, si erano recati nel cantiere per discutere con i lavoratori, sono stati fermati dal capo-cantiere che ha puntato contro di loro un fucile da caccia minacciando di far fuoco se non si fossero allontanati;

e per sapere se non ritenga necessario intervenire per garantire il rispetto delle libertà sindacali nel luogo di lavoro. (L'interrogante chiede la risposta scritta). (1887)« PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è vero che erano stati appaltati i lavori di riparazioni alle opere di difesa dell'abitato dell'Isola di Santa Marina Salina (Eolie), danneggiate dalla mareggiata e, nel caso positivo, per quale motivo tali lavori non sono stati eseguiti, e quali assicurazioni possa dare, in ogni caso, perché l'esecuzione di tali lavori, urgenti ed indilazionabili, sia assicurata. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1888)« DANTE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per sapere se intende intervenire per far recedere l'amministrazione del Banco di Napoli dalle rappresaglie, celate sotto forma di diminuzione dei punti di merito e quindi del minor premio di rendimento, fatte nei riguardi dei dipendenti che parteciparono allo sciopero del 23-24 aprile 1953, sciopero conclusosi con un accordo che non prevedeva punizioni o rappresaglie di ogni genere (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1889)« Colasanto, Ferrara Domenico »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che alla F.N.A. di Brescia — per disposizioni e per opera del direttore generale ingegner Mai Pierluigi, dell'addetto alle assunzioni Lauro Groppetti e del capo delle guardie Carlo Messner l'assunzione della mano d'opera viene fatta in aperta violazione delle norme sul collocamento, in base ad informazioni che vengono

chieste a sacerdoti e a organizzazioni politiche, in base cioè a un'odiosa discriminazione politica che è in contrasto con i principi democratici di uguaglianza fra i cittadini ancora recentemente proclamati in parlamento dal Presidente del Consiglio onorevole Pella;

e per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per far rispettare la legge e la Costituzione anche alla F.N.A. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1890)

« NICOLETTO ».

"Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se sia a conoscenza che dal 1931 (anno di costituzione) al 1946 presso la Corte d'appello di Brescia si sono alternati quattro primi presidenti con una permanenza media di quasi quattro anni e tre procuratori generali con una permanenza media di oltre cinque anni, mentre dal 1946 al 1953, vale a dire in sette anni si sono alternati sette primi presidenti e sette procuratori generali con una permanenza media di un anno;

e se non ritenga di porre fine a questo andazzo che di fatto ha tramutato la Corte bresciana in sede di passaggio o in anticamera di magistrati in procinto di andare in pensione, con grave danno dell'amministrazione della giustizia e dell'alto prestigio della Corte bresciana. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1891)

(1892)

« NICOLETTO ».

"Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze per conoscere se non sia a conoscenza del fatto che gli uffici statali di Frosinone, i quali nella grande maggioranza sono sprovvisti di locali propri, pagano a privati fitti che ascendono complessivamente a circa 15 milioni annui;

se non veda il grave danno che deriva allo Stato da tale situazione che peraltro danneggia sensibilmente la popolazione la quale, data la deficienza di abitazioni, deve sottostare a richieste di canoni di affitto sempre più elevati;

se non ritenga pertanto di dover adottare solleciti provvedimenti per dotare detti uffici di sedi proprie, il che oltre a costituire un atto di saggia ed oculata amministrazione del pubblico denaro, contribuirebbe non poco a risolvere la crisi degli alloggi ed il grave problema del necessario contenimento del prezzo dei fitti. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

j

« SILVESTRI ».

in seguito alla soppressione dell'Ente edilizio di Reggio Calabria, disposta con legge

lizio di Reggio Calabria, disposta con legge 18 dicembre 1952, n. 3860, in relazione all'ar-

titolare. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1893) « Silvestri ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il mi-

« Il sottoscritto chiede di interrogare il mi-

nistro della pubblica istruzione per conoscere

le ragioni per le quali il provveditorato di

Frosinone è retto da un reggente e non dal

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada che dovrà collegare il centro abitato e la stazione delle ferrovie vicinali del comune di Piglio (Frosinone). (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1894)

« SILVESTRI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione dell'edificio scolastico nel comune di Piglio (Frosinone). (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1895)

« SILVESTRI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere lo stato della pratica per la costruzione dell'edificio scolastico nel comune di Ceccano (Frosinone) per il quale fin dal marzo 1951 fu richiesto il finanziamento. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1896)

« SILVESTRI, COMPAGNONI ».

"I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritiene di dover disporre la sollecita definizione della pratica per il proseguimento del cantiere-scuola n. 06033/L per la costruzione della strada Piglio-Anagni, in provincia di Frosinone. (Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1897)

« SILVESTRI, COMPAGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere (in relazione all'ex articolo 390 del testo unico sulla edilizia popolare ed economica approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165) se non ritenga opportuno e con la massima urgenza intervenire presso il presidente del Comitato centrale dell'Istituto nazionale delle case impiegati (I.N.C.I.S.) per i fatti di cui appresso.

ticolo 292 del citato testo umco sulla edilizia popolare ed economica ed all'articolo 276 stesso testo unico, il quale sostituì l'articolo 396 del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con regio decreto-legge 1º aprile 1917, n. 1399, le case degli impiegati dello Stato, costruite a termine dell'articolo 17 di tale ultimo testo unico, vennero trasferite in proprietà all'I.N.C.I.S.

- « Determinatasi, in conseguenza delle distruzioni dovute ai bombardamenti, una grave rarefazione di alloggi nel comune di Reggio Calabria, l'Ente edilizio, allora gestore delle case degli impiegati dello Stato, le dette alcune in locazione anche a nominativi che non avevano i requisiti richiesti e, per molte altre, o direttamente occupate, o in forza di disposizioni date dalle autorità municipali d'accordo con lo A.M.G.O.T., il cennato Ente edilizio legittimò la posizione degli occupanti locandole.
- « Ora, l'intendente di finanza di Reggio Calabria, con recente avviso notificato a codesti conduttori (non preoccupandosi affatto di gettare centinaia di persone sul lastrico a causa della naturalmente aggravatasi carenza di alloggi nel comune di Reggio Calabria, il quale figura infatti fra quelli che possono beneficiare dell'articolo 1 della legge 9 agosto 1948, numero 1078), li diffidò a rilasciare l'alloggio infra il 1º novembre 1953 con comminatoria di sfratto.
- « A prescindere da ogni altro motivo, il suddetto avviso è nullo e di nessun effetto giuridico per le seguenti ragioni:
- a) esso non può sostituire l'ordinanza motivata di cui all'articolo 386 del testo unico sull'edilizia popolare ed economica;
- b) non risulta costituito in Reggio Calabria il Comitato provinciale previsto dall'articolo 352 del medesimo testo unico;
- c) non poté essere stato quindi sentito tale Comitato ai sensi dell'articolo 386 dello stesso testo unico, sull'ordinanza motivata, che, come dicemmo, si riduce ad un avviso informe:
- d) non ricorrendo nella specie nessuno dei casi ipotizzati dal citato articolo 386 per la risoluzione del contratto e quindi della emissione dell'ordinanza motivata; anche se questa fosse esistita, che non esiste, o esistesse in seguito, non potrebbe mai con essa procedersi allo sfratto nei confronti dei sopraccennati conduttori, ma per le ragioni suddette, contro di essi potrebbe solo esperimentarsi giudizio di cognizione.

- « Inoltre il prefato intendente di finanza, sempre a mezzo dell'avviso suddetto, non si peritò di ricorrere, in danno dei conduttori suddetti, tutta povera gente, che non ha colpa alcuna della situazione in cui venne a trovarsi, ad altra sopraffattrice minaccia: che cioè essi sarebbero tenuti a corrispondere l'estaglio mensile maggiorato di dieci volte, dal giorno dello sfratto, all'epoca dell'effettivo rilascio dell'alloggio.
- « L'interrogante chiede che l'intendente di finanza di Reggio Calabria sia richiamato, per le ragioni suddette, alla sensata interpretazione della legge, che egli potrà far valere contro i suddetti conduttori, e sempre a mezzo di giudizio di cognizione, allorché la gravissima crisi degli alloggi che affligge il comune di Reggio Calabria, come quasi tutti i comuni d'Italia, sarà cessata o comunque mitigata. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1898) « GERACI ».

- "I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro della pubblica istruzione, al fine di conoscere il suo orientamento e le sue direttive in riguardo alla scelta dei libri di testo nelle scuole statali e per sapere se non sia d'accordo nel condannare le gravi intromissioni e pressioni, da parte delle autorità centrali e periferiche, denunciate da Gaetano Salvemini sul settimanale Il mondo del 27 ottobre 1953.
 - « Lozza, Malagugini, Audisio, Natta, Sciorilli Borrelli, De Lauro Matera Anna, Guglielminetti, Grasso Nicolosi Anna, Iotti Leonilde, Ronza, Marangone Vittorio, Cavaliere Alberto, Pino, Coggiola, Gaudioso, Calandrone Giacomo, Faletra, Li Causi, Di Mauro, Barbieri Orazio, Bernieri ».

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

Così pure la interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle ore 0,20 di martedì 27 ottobre 1953.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10:

1. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954. (Approvato dal Senato). (219). — Relatore Angelini Armando.

2. — Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954. (80).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954. (Approvato dal Senato). (200).

Alle ore 16:

Discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e foreste per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954. (Approvato dal Senato). (246). — Relatore Pugliese.

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954. (Approvato dal Senato). (267). — Relatore Carcaterra.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1953 al 30 giugno 1954. (Approvato dal Senato). (268). — Relatore De' Cocci.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. Giovanni Romanelli

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI