

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XXXII.

## SEDUTA DI VENERDÌ 24 MARZO 1950

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Congedo:</b>		<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea</i> ):	
PRESIDENTE . . . . .	354	Provvedimenti per gli appartenenti alla disciolta milizia nazionale portuaria. (1101) . . . . .	362
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		PRESIDENTE . . . . .	362, 364, 367, 368, 369, 370
Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegrafici per gli esercizi 1947-48 e 1948-49. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (1114) . . . . .	354	PERTUSIO, <i>Relatore</i> . . . . .	362, 363, 366, 367, 368, 369
PRESIDENTE . . . . .	354	BALDASSARI . . . . .	363, 364, 366
DE MARTINO ALBERTO, <i>Relatore</i> . . . . .	354	LOMBARDI RICCARDO . . . . .	364, 366
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		SALERNO . . . . .	364, 365, 366
SALIS: Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento. (1144) . . . . .	358	JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	365, 368
PRESIDENTE . . . . .	358, 359	SIMONINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	365, 368, 369
CARONITI, <i>Relatore</i> . . . . .	358	SPOLETI . . . . .	366
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		SEMERARO SANTO . . . . .	367
Concessione di anticipazioni del Tesoro alla gestione mutui per il personale delle ferrovie dello Stato. (1039) . . . . .	359	PETRUCCI . . . . .	367
PRESIDENTE . . . . .	359, 361, 362	SALVATORE . . . . .	367
CARONITI, <i>Relatore</i> . . . . .	359, 362	SERBANDINI . . . . .	367
VERONESI . . . . .	361	MAZZA . . . . .	369
LOMBARDI RICCARDO . . . . .	361	<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione</i> ):	
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	362	ANGELINI ed altri: Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e degli armamenti. (1132) . . . . .	370
		PRESIDENTE . . . . .	370, 372, 374, 377
		ORLANDO, <i>Relatore</i> . . . . .	370, 371, 376
		DUCCI . . . . .	371, 372
		SIMONINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	371, 372, 375
		PERTUSIO . . . . .	373
		SALERNO . . . . .	373
		BORSELLINO . . . . .	374
		SERBANDINI . . . . .	374, 377
		<b>Votazione segreta:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	377

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

**La seduta comincia alle 9,55.**

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta. (*È approvato*).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Maria Nicotra.

**Discussione del disegno di legge: Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegrafici per gli esercizi 1947-48 e 1948-49. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1114).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegrafici per gli esercizi 1947-48 e 1948-49», approvato dalla VII Commissione del Senato.

L'onorevole De Martino Alberto ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DE MARTINO ALBERTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, a seguito della maggiorazione dei prezzi, con provvedimento legislativo precedente furono variate le misure dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegrafici per il periodo dal 1° luglio 1945 al 30 giugno 1947. Data la persistente instabilità dei prezzi anche dopo tale periodo, fu necessario condurre indagini per l'accertamento esatto dei prezzi stessi e la conseguente ulteriore maggiorazione dei canoni.

Da tali accertamenti è risultato necessario un aumento dei canoni stessi di 40 volte per l'esercizio 1947-48 e di 50 volte per l'esercizio 1948-49. Le nuove tariffe, gli onorevoli colleghi possono vederle nelle tabelle allegate al disegno di legge e che non mi trattengo a leggere.

Le società telefoniche concessionarie hanno già accettato tali aumenti, come hanno accettato la riserva contenuta nell'articolo 11 che prevede l'eventualità di ulteriori modificazioni alla misura dei canoni per gli esercizi finanziari successivi al 1948-49.

Io, personalmente, sono favorevole all'approvazione di questo disegno di legge che anche la Commissione competente dell'altro ramo del Parlamento ha approvato integralmente. Prego perciò la Commissione di volerlo, essa pure, approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

**ART. 1.**

I canoni annui per la manutenzione e per l'uso delle linee telegrafiche e telefoniche, dei sostegni, della corda e dei ganci portacavi dei conduttori in cavi aerei, sotterrati e sottomarini e degli apparati telegrafici, comunque stabiliti, vengono fissati per i periodi 1° luglio 1947-30 giugno 1948 e 1° luglio 1948-30 giugno 1949, rispettivamente nella misura di cui alle tabelle A e B annesse alla presente legge.

(*È approvato*).

**ART. 2.**

I canoni di cui alle annesse tabelle sono ridotti della metà per l'Azienda di Stato per i Servizi telefonici, per le Ferrovie dello Stato e per la società Italcable, e di un quarto per il Ministero della difesa (aeronautica, esercito, marina) e per le Società concessionarie di ferrovie e tramvie ad uso pubblico.

(*È approvato*).

**ART. 3.**

Per le Società telefoniche concessionarie di zona i canoni per appoggio e manutenzione dei circuiti posati anteriormente al 1° luglio 1925 e ceduti con convenzione, saranno calcolati nella misura di lire 2.400 a chilometro doppio per il periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1948 e nella misura di lire 3.060 a chilometro doppio per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949.

Per i circuiti sociali posati posteriormente al 1° luglio 1925, saranno applicati i canoni indicati nelle tabelle annesse alla presente legge, ridotti della metà.

(*È approvato*).

**ART. 4.**

Per i tronchi speciali costruiti e mantenuti nell'interesse del Ministero della difesa (aeronautica, esercito, marina), già regolati da apposite convenzioni, i canoni contemplati nelle tabelle di cui al precedente articolo 1 per ciò che riguarda la manutenzione della palificazione e dei fili vengono ridotti di un quarto mentre la quota annua per il rimborso stipendio di ogni agente addetto alla sorveglianza di ciascun tronco viene fis-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

sata in lire 360.000 per il periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1948, ed in lire 400.000 per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949.

(È approvato).

## ART. 5.

Per i tronchi speciali della linea Segesta-Trapani, costruiti e mantenuti nell'interesse delle Ferrovie dello Stato già regolati da apposita convenzione, i canoni contemplati nelle tabelle di cui al precedente articolo 1 per ciò che riguarda la manutenzione della palificazione e dei fili, vengono ridotti della metà, mentre la quota annua per rimborso stipendio di ogni agente addetto alla sorveglianza di ciascun tronco viene fissata in lire 360.000 per il periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1948, e in lire 400.000 per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949.

La spesa complessiva per la manutenzione di tali tronchi sarà ripartita in parti uguali fra l'Amministrazione delle ferrovie e quella delle poste e delle telecomunicazioni, in conseguenza dell'appoggio di conduttori di questa ultima amministrazione sulla palificazione costituente i tronchi stessi.

Per i tronchi speciali della linea Meta-ponto-Reggio Calabria, pure costruiti nell'interesse delle Ferrovie dello Stato, già regolati da apposita convenzione e per i quali le Ferrovie forniscono i materiali, si applica soltanto la quota annua per rimborso stipendio agenti in ragione di lire 360.000 per il periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1948 e di lire 400.000 per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949 per ogni agente addetto alla manutenzione di ciascun tronco.

(È approvato).

## ART. 6

Nulla è variato nei riguardi dei canoni dovuti dalle Ferrovie dello Stato previsti dall'articolo 9 della convenzione stipulata fra l'Amministrazione delle poste e telegrafi e quella ferroviaria il 4 aprile 1941, registrata dalla Corte dei conti il 10 febbraio 1942, reg. n. 4, Ufficio riscontro poste, foglio n. 12.

(È approvato).

## ART. 7.

I canoni dovuti dai Comuni per la manutenzione delle linee telegrafiche, ai sensi della legge 28 giugno 1885, n. 3200, rimangono fissati per i due periodi 1° luglio 1947-30 giugno 1948 e 1° luglio 1948-30 giugno 1949 in lire 100 annue a chilometro per i Comuni

che forniscono i pali, e in lire 200 annue a chilometro per i Comuni che non forniscono i pali.

(È approvato).

## ART. 8.

Per l'uso di ciascun canale di telegrafia armonica si applicano i seguenti canoni:

lire 6.000 annue a chilometro-canale per il periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1948 e lire 7.650 annue a chilometro-canale per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949.

Per i collegamenti in telegrafia armonica utilizzati per periodi inferiori alle otto ore giornaliere si applica un ottavo dei predetti canoni moltiplicato per il numero delle ore di utilizzazione, aumentato di un quarto d'ora per ciascun periodo di utilizzazione.

I canoni suddetti sono ridotti della metà per le Ferrovie dello Stato e per la Società Italcable, e di un quarto [per il Ministero difesa.

Per i privati concessionari i canoni stessi vengono invece maggiorati in relazione al traffico che potrà essere inoltrato sulle linee concesse anche se trattasi di collegamenti telegrafici interurbani realizzati con diversi sistemi.

(È approvato).

## ART. 9

Restano salvi i canoni per l'uso dei canali in telegrafia armonica stabiliti, in base a criteri diversi da quelli indicati nel precedente articolo 8, nelle convenzioni in corso all'atto della pubblicazione della presente legge e fino alla loro prima scadenza.

(È approvato).

## ART. 10.

Tutte le altre prestazioni non contemplate nella presente legge e nelle tabelle annesse, saranno regolate con apposite convenzioni.

(È approvato).

## ART. 11.

Per le ulteriori modificazioni alla misura dei canoni di cui alla presente legge, che si rendessero eventualmente necessarie per i cinque esercizi finanziari successivi a quello 1948-49 entro il limite del 50 per cento delle misure stabilite per il predetto esercizio, sarà provveduto con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei Ministri.

(È approvato)

Pongo in votazione le tabelle.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

TABELLA A.

## TABELLA CANONI MANUTENZIONE E FITTO ESERCIZIO 1947-48

## CANONI MANUTENZIONE PALIFICAZIONI E FILI

1. — Per ogni chilometro di palificazione semplice di proprietà di terzi . . .	L.	12.000
2. — Per ogni chilometro di palificazione doppia di proprietà di terzi . . .	»	20.000
3. — Per ogni chilometro di filo posato su palificazione di proprietà di terzi . . .	»	800
4. — Per ogni chilometro di filo posato su palificazione dei telegrafi . . . . .	»	4.000

## CANONI MANUTENZIONE SOSTEGNI — CORDE E GANCI PORTACAVI AEREI.

5. — Per ogni chilometro di sostegni, corde e ganci portacavi aerei di proprietà di terzi (1) . . . . .	L.	14.800
6. — Per ogni chilometro di corda e ganci portacavi aerei su sostegni di proprietà dei telegrafi (1) . . . . .	»	6.000

## CANONI DI FITTO PER PALIFICAZIONI E CONDUTTORI DI PROPRIETÀ DEI TELEGRAFI UTILIZZATI DA TERZI.

7. — Per ogni chilometro di palificazione semplice utilizzata esclusivamente dal terzo . . . . .	L.	16.600
8. — Per ogni chilometro di palificazione doppia utilizzata esclusivamente dal terzo . . . . .	»	27.600
9. — Per ogni chilometro di filo di ferro o di bronzo posto su dette palificazioni . . . . .	»	2.800
10. — Per ogni chilometro di filo di ferro o di bronzo posato su palificazione con comunicazioni promiscue . . . . .	»	6.000
11. — Per ogni chilometro di doppino telefonico aereo ceduto in uso . . . . .	»	12.000
12. — Per ogni chilometro di doppino telefonico aereo ceduto in uso ed utilizzato dall'utente anche in AF con apparecchiature di sua proprietà si applica, oltre al canone base, quello suppletivo a chilometro-canale di . . . . .	»	1.200
13. — Per ogni chilometro di canale AF con apparecchiature di proprietà del cedente . . . . .	»	7.200
14. — Per ogni chilometro di conduttore di raccordo in cavo telegrafico aereo o sotterrato . . . . .	»	6.000
15. — Per ogni chilometro di comunicazione telefonica comunque realizzata attraverso cavi sottomarini (2). . . . .	»	40.000
16. — Per ogni chilometro di comunicazione telegrafica comunque realizzata attraverso cavi sottomarini (2). . . . .	»	20.000
17. — Per ogni chilometro di virtuale telefonico, utilizzato su un quadrato aereo . . . . .	»	1.600
18. — Per ogni chilometro di simultanea telegrafica o telefonica su circuiti aerei . . . . .	»	800

## CANONI APPARATI.

19. — Canone manutenzione apparati telestampanti di proprietà di terzi . . .	L.	56.000
20. — Canone di uso e di manutenzione apparati telestampanti di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi . . . . .	»	136.000
21. — Canone manutenzione riperforatori telestampanti di proprietà terzi . . .	»	17.500

(1) Per i cavi sotterrati non si applica alcun canone di manutenzione. In caso di guasto di cavi sia aerei che sotterrati i proprietari debbono rimborsare le spese di riparazione a pie' di lista.

(2) Il canone si riferisce soltanto all'uso dei cavi sottomarini. In caso di guasti le spese di riparazione verranno ripartite fra i vari utenti (compresa l'Amministrazione dei telegrafi) in proporzione al numero delle comunicazioni utilizzate da ciascuno seguendo il criterio che la quota dovuta dagli utenti dei circuiti telefonici sia doppia di quella dovuta dagli utenti dei circuiti telegrafici.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

22. — Canone d'uso e manutenzione riperforatori telestampanti di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi . . . . .	L.	34.000
23. — Canone manutenzione di un emettitore automatico per telestampante di proprietà di terzi . . . . .	»	24.500
24. — Canone d'uso e manutenzione di un emettitore automatico per telestampante di proprietà dei telegrafi ceduto a terzi . . . . .	»	50.000
25. — Canone manutenzione apparati Morse di proprietà di terzi . . . . .	»	4.500
26. — Canone d'uso e manutenzione apparati Morse di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi . . . . .	»	8.000

(È approvata).

TABELLA B.

## TABELLA CANONI MANUTENZIONE E FITTO ESERCIZIO 1948-49

## CANONI MANUTENZIONE PALIFICAZIONI E FILI.

1. — Per ogni chilometro di palificazione semplice di proprietà di terzi . . . . .	L.	15.300
2. — Per ogni chilometro di palificazione doppia di proprietà di terzi . . . . .	»	25.500
3. — Per ogni chilometro di filo posato su palificazione di proprietà di terzi . . . . .	»	1.020
4. — Per ogni chilometro di filo posato su palificazione dei telegrafi . . . . .	»	5.100

## CANONI MANUTENZIONE SOSTEGNI — CORDE E GANCI PORTACAVI AEREI.

5. — Per ogni chilometro di sostegni, corde e ganci portacavi aerei di proprietà di terzi (1) . . . . .	L.	18.900
6. — Per ogni chilometro di corda e ganci portacavi aerei su sostegni di proprietà dei telegrafi (1) . . . . .	»	7.650

## CANONI DI FITTO PER PALIFICAZIONI E CONDUTTORI DI PROPRIETÀ DEI TELEGRAFI UTILIZZATI DA TERZI.

7. — Per ogni chilometro di palificazione semplice utilizzata esclusivamente dal terzo . . . . .	L.	21.200
8. — Per ogni chilometro di palificazione doppia utilizzata esclusivamente dal terzo . . . . .	»	35.200
9. — Per ogni chilometro di filo di ferro o di bronzo posato su dette palificazioni . . . . .	»	3.570
10. — Per ogni chilometro di filo di ferro o di bronzo posato su palificazione con comunicazioni promiscue . . . . .	»	7.650
11. — Per ogni chilometro di doppino telefonico aereo ceduto in uso . . . . .	»	15.300
12. — Per ogni chilometro di doppino telefonico aereo ceduto in uso ed utilizzato dall'utente anche in AF con apparecchiature di sua proprietà si applica, oltre al canone base, quello suppletivo a chilometro canale di . . . . .	»	1.530
13. — Per ogni chilometro di canale AF con apparecchiature di proprietà del cedente . . . . .	»	9.200
14. — Per ogni chilometro di conduttore di raccordo in cavo telegrafico aereo o sotterrato . . . . .	»	7.650

(1) Per i cavi sotterrati non si applica alcun canone di manutenzione. In caso di guasto di cavi sia aerei che sotterrati i proprietari debbono rimborsare le spese di riparazione a pie' di lista.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

15. — Per ogni chilometro di comunicazione telefonica comunque realizzata attraverso cavi sottomarini (2) . . . . .	L.	51.000
16. — Per ogni chilometro di comunicazione telegrafica comunque realizzata attraverso cavi sottomarini (2) . . . . .	»	25.500
17. — Per ogni chilometro di virtuale telefonico realizzato su un quadrato aereo	»	2.040
18. — Per ogni chilometro di simultanea telegrafica o telefonica su circuiti aerei	»	1.020

## CANONI APPARATI.

19. — Canone manutenzione apparati teletstampanti di proprietà di terzi . .	L.	60.000
20. — Canone di uso e di manutenzione apparati teletstampanti di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi. . . . .	»	180.000
21. — Canone manutenzione riperforatori teletstampanti di proprietà di terzi	»	17.500
22. — Canone d'uso e manutenzione riperforatori teletstampanti di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi. . . . .	»	40.000
23. — Canone manutenzione di un emettitore automatico per teletstampante di proprietà di terzi . . . . .	»	24.500
24. — Canone d'uso o manutenzione di un emettitore automatico per teletstampante di proprietà dei telegrafi ceduto a terzi. . . . .	»	60.000
25. — Canone manutenzione apparati Morse di proprietà di terzi . . . . .	»	5.000
26. — Canone d'uso e manutenzione apparati Morse di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi . . . . .	»	10.000

(2) Il canone si riferisce soltanto all'uso dei cavi sottomarini. In caso di guasti le spese di riparazione verranno ripartite fra i vari utenti (compresa l'Amministrazione dei telegrafi) in proporzione al numero delle comunicazioni utilizzate da ciascuno, seguendo il criterio che la quota dovuta dagli utenti dei circuiti telefonici sia doppia di quella dovuta dagli utenti dei circuiti telegrafici.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Sallis: Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento. (1144).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Sallis: Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento.

Il relatore, onorevole Caroniti, ha facoltà di riferire.

CARONITI, *Relatore*. Il bisogno e l'opportunità di una proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento è così sentita da tutti noi che ritengo superflua ogni ulteriore illustrazione e mi richiamo alla relazione presentata dal deputato Sallis.

Desidero solo proporre di voler tener presente il consiglio che l'onorevole Corbellini, allora ministro dei trasporti, ha invano dato durante la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri, relativa all'oggetto dell'attuale proposta di

legge, durante la seduta di mercoledì 4 maggio 1949 di questa VIII Commissione (alla quale per ragioni di salute io ero assente) consiglio che io faccio mio e che vi leggo: « Io potrei suggerire — diceva l'onorevole Corbellini — che si adotti la stessa norma che si applica per la concessione di viaggi ai familiari dei funzionari; cioè il biglietto vale per l'anno in cui viene emesso e per l'anno successivo. In tal modo ci si rimetterebbe alla norma esistente senza dar luogo ad una nuova norma ».

Per cui, l'articolo 1 potrebbe essere modificato nel seguente modo:

« I biglietti gratuiti per i familiari dei membri del Parlamento di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1941, n. 1476, hanno la validità di due anni a partire dal giorno della emissione ».

Si verrebbe così incontro all'emendamento che, con la sapienza e la competenza di alto funzionario del Ministero dei trasporti, aveva allora proposto il nostro tanto caro collega onorevole Petrucci, cioè: « La validità

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

dei biglietti gratuiti per i familiari dei membri del Parlamento di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1941, n. 1476, è prorogata di un anno ».

Vi ricordo che allora l'onorevole De Palma, fiducioso della sollecita trattazione delle leggi, disse di non emendare la dizione degli allora proponenti onorevoli Lucifredi ed altri, per evitare di creare nuove norme le quali dovevano essere oggetto di esame nella legge organica sin da allora in elaborazione da parte degli organi competenti, ma che ancora non è stata presentata a noi.

Pertanto, onorevoli colleghi, vi prego di approvare la proposta di legge in esame con l'emendamento da me proposto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli.

## ART. 1.

Il termine di validità dei biglietti gratuiti per i famigliari dei membri del Parlamento di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1941, n. 1476, è prorogato, per l'anno in corso, fino al 31 dicembre 1950.

Il relatore onorevole Caroniti proporre il seguente emendamento sostitutivo:

« I biglietti gratuiti per i familiari dei membri del Parlamento di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1941, n. 1476, hanno la validità di due anni a partire dal giorno della loro emissione ».

Lo pongo ai voti.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo della proposta di legge:

« La presente legge entra in vigore nel giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ».

(È approvato).

La proposta di legge sarà poi votata a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Concessione di anticipazioni del Tesoro alla gestione mutui per il personale delle ferrovie dello Stato. (1039).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di anticipazioni del Tesoro alla gestione mutui per il personale delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole Caroniti ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CARONITI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, come risulta evidente dalla relazione che accompagna il disegno di legge, di cui ho l'onore di essere il relatore, la gestione dei mutui per il personale delle ferrovie dello Stato, istituita fin dal 1908, provvede alla concessione di prestiti al personale dipendente con capitali prelevati dalle disponibilità di altri fondi di previdenza ferroviaria.

Per far fronte agli oneri e alle perdite della gestione mutui (abbuono del debito in caso di morte del mutuatario, contributo alle spese generali ecc.) fu istituita la « Gestione del fondo di garanzia per le cessioni », prevalentemente alimentata dall'introito di una ritenuta mensile fissa a carico di tutto il personale (l'1 per mille sulle competenze), che, riferita al 1948, assomma complessivamente a circa 20 milioni di lire; e da un'altra a carico dei singoli mutuatari, da liquidarsi sull'ammontare delle cessioni: 2 per cento sui mutui quinquennali e 4 per cento per quelli decennali.

In un primo tempo la gestione mutui al personale fu finanziata dal « Fondo pensioni e sussidi » (190 milioni circa). Ma essendosi successivamente rilevato che il « Fondo garanzia » (fondo questo più attinente alla gestione mutui che non il fondo pensioni) realizzava annualmente notevoli avanzi di gestione, che avrebbero potuto essere investiti in mutui al personale, fu decretato (regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314) che il « Fondo garanzia cessioni » si sostituisse gradualmente al « Fondo pensioni » nella funzione di finanziamento della gestione dei mutui al personale.

Cosicché, il « Fondo garanzia » per le cessioni al personale delle ferrovie dello Stato, istituito a norma delle leggi 30 giugno 1908, n. 335, 25 giugno 1909, n. 372, e 13 luglio 1910, n. 444, assumeva la gestione dei mutui al personale investendo integralmente gli avanzi annui di gestione, a cominciare da quelli realizzati nell'esercizio 1929-30, in graduale sostituzione e fino alla concorrenza dei capitali del Fondo pensioni, che dal 1° luglio 1930 si trovavano investiti nei mutui stessi giusta l'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641.

La sostituzione è da tempo compiuta in quanto il Fondo garanzia ha già rimborsato al Fondo pensioni i 190 milioni di cui sopra ed è divenuto direttamente mutuante nella gestione mutui.

Però, le disponibilità previste dalla predetta legge si sono dimostrate insufficienti ai

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

bisogni del personale ferroviario fino al 1942. Da allora è sorta la necessità inderogabile di aggiornare tali disponibilità perché assolutamente insufficienti.

Le richieste di mutui da parte del personale vengono quasi per intero respinte e solo una minima percentuale di richieste di mutui quinquennali viene accolta dopo ponderati e difficili esami, mentre non sono stati più accordati mutui decennali.

Si è imposta così la richiesta di altri mezzi di finanziamento. Con la legge 15 dicembre 1949, n. 965, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è stata autorizzata ad investire l'ulteriore importo di lire 209 milioni 638.931,87, da prelevare dalle disponibilità liquide del patrimonio del Fondo pensioni e sussidi del personale ferroviario, in base alla legge 19 giugno 1913, n. 641, in mutui al personale dipendente. Sulla predetta somma viene corrisposto dalla « Gestione dei mutui al personale » l'interesse annuo del 5 per cento, da accreditare a favore della « Gestione fondo pensioni e sussidi ». Il limite fino al quale ai sensi del regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, il Fondo garanzia per le cessioni può investire gli avanzi di gestione dei capitali mutuati dal « Fondo pensioni e sussidi » alla gestione dei mutui al personale, venne elevato a lire 200 milioni. Con tale primo provvedimento si è provveduto, a parte la misura inadeguata del finanziamento, ed aumentare in via permanente la disponibilità dei capitali a disposizione della gestione mutui.

Con il presente disegno di legge si chiede di autorizzare il Tesoro ad anticipare alla « Gestione mutui » al personale delle ferrovie dello Stato 50 milioni all'anno per cinque anni, da ammortizzarsi in cinque annualità all'interesse corrente dei buoni ordinari del Tesoro.

Si intende così provvedere e far fronte alle necessità più urgenti in attesa che siano esaminate altre possibilità che consentano di adeguare gradualmente le disponibilità anteguerra (190 milioni) alle necessità attuali in rapporto alla svalutazione della moneta.

Con l'approvazione del disegno di legge in esame noi porteremo da qui a 5 anni solo a circa 650 milioni i fondi a disposizione della « Gestione mutui » al personale delle ferrovie dello Stato; e cioè avremo moltiplicato per tre i fondi che erano disponibili nell'anteguerra.

Onorevoli colleghi, i mutui rappresentano una necessità improrogabile nel caso di eventi imprevisi. La morte di un congiunto, una lunga malattia, il matrimonio dell'agente

o il matrimonio di una figlia, sono eventi ai quali non si può rispondere con un « no » in caso di richiesta di mutui da parte del personale.

Purtroppo le attuali disponibilità, e quelle che si avranno approvando questo disegno di legge, non permettono di soddisfare tutte le richieste di assoluta urgenza. Spesso il malumore serpeggia tra gli agenti perché, per quanto gli organi preposti si studino in tutti i modi di essere precisi e giusti, non riescono a soddisfare che una minima percentuale delle richieste di mutui da parte degli agenti delle ferrovie dello Stato.

Ne viene di conseguenza che la maggior parte del personale si rivolge alle banche, per cui il mutuo viene a gravare notevolmente di più, dato che alla banca si deve pagare un interesse non inferiore al 14 per cento, mentre quando il mutuo è concesso dalla « Gestione mutui » viene corrisposto l'interesse del 5 per cento.

Con le banche, e peggio ancora quando gli agenti bisognosi si rivolgono ai privati, l'indebitamento diventa pesantissimo, e spesso lascia dei segni indelebili. Chi è costretto e non può fare a meno di contrarre mutui con le banche o con privati, trascorrerà il resto della sua vita nelle più gravi ristrettezze.

Onorevoli colleghi, urge l'approvazione del disegno di legge in esame, così come è urgentissimo che l'onorevole ministro dei trasporti dia, con la maggiore celerità possibile, il via ai provvedimenti chiesti nell'ordine del giorno della VII Commissione del Senato, così formulato: « La VII Commissione, in occasione dell'esame del disegno di legge: « Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato », mentre fa voti che a questo disegno di legge debbano seguire ulteriori disposizioni per incrementare la concessione dei mutui al personale, considerato che le attività del Fondo pensioni e sussidi saranno impiegate per la costruzione di case economiche per i ferrovieri e in cooperative edilizie, invita il ministro a predisporre i mezzi per assicurare l'incremento della costruzione delle case per i ferrovieri ».

Io desidero a questo proposito presentare un altro ordine del giorno che, sono sicuro, sarà approvato da tutta la Commissione. Il testo dell'ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Cara, Babbi, Tomba e De Martino Alberto, è il seguente:

« La VIII Commissione permanente della Camera dei Deputati, richiamando l'ordine



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

del giorno votato dalla VII Commissione del Senato il 2 dicembre 1949, invita gli onorevoli ministri dei trasporti e del tesoro a voler presentare entro tre mesi da oggi un disegno di legge che provveda ad integrare ed aumentare i fondi per la gestione mutui per il personale delle ferrovie dello Stato, in modo da soddisfare i casi di richiesta di mutui quinquennali e decennali effettivamente gravi ed indilazionabili;

fa voti ancora che venga studiato un piano organico che riporti la disponibilità dei fondi predetti al valore reale di acquisto prebellico ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VERONESI. Non entro nel merito del disegno di legge che è sottoposto al nostro esame. Desidero osservare soltanto che quando ci occupiamo dell'aumento degli stipendi agli statali e in sede di questa discussione si fa un confronto fra le retribuzioni degli statali e quelle degli impiegati privati facendo riferimento alla sola voce principale stipendio o salario, si dimentica che vi sono degli accessori notevolissimi, di cui questo è uno, inerenti all'impiego pubblico ma non a quello privato.

Io riterrai che nell'andare incontro a queste esigenze, fatte presenti con tanto calore dal relatore, di esse si debba tenere conto finché rimangono delle disparità nelle retribuzioni, ma ritengo che dovrebbe essere rivista tutta la questione quando vi fosse un adeguamento che non permettesse più di giustificare questi accessori rispetto all'impiego privato.

LOMBARDI RICCARDO. Sono notevolmente sorpreso dalle dichiarazioni dell'onorevole Veronesi perché mettere in discussione una questione che meriterebbe un più ampio sviluppo, quale quella della disparità di trattamento (nel caso specifico) fra i ferrovieri e le pari categorie dell'industria privata, che sono talmente ampie e profonde che la possibilità che esse siano colmate, anche con disposizione da parte del Governo, è un po' astratta, non mi sembra opportuno.

Nella considerazione di un certo margine di particolari facilitazioni per gli impiegati dello Stato, come parziale correttivo delle differenze che vi sono fra pari categorie che esplicano la loro attività nell'impiego pubblico e in quello privato, vi è qualche cosa di vero ma non vi è tutta la verità. Infatti, noi non prendiamo in considerazione altre

diverse facilitazioni che hanno i dipendenti pubblici, specialmente nel settore dei trasporti, in confronto dei dipendenti dell'industria privata.

Di conseguenza, non so se qui si tratti di una pregiudiziale, di una limitazione o di una raccomandazione.

PRESIDENTE. Si tratta di una questione di carattere generale che, credo, non rientri nel merito del disegno di legge. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

Il Tesoro dello Stato è autorizzato a fare anticipazioni alla Gestione dei mutui al personale delle ferrovie dello Stato, per la concessione di prestiti quinquennali alle condizioni vigenti per i prestiti accordati con le disponibilità del « Fondo garanzia cessioni » per gli agenti delle ferrovie dello Stato, entro il limite massimo di lire cinquanta milioni (50.000.000) per esercizio finanziario a decorrere da quello 1949-50 e limitatamente ad un quinquennio, all'interesse corrispondente a quello dei buoni ordinari del Tesoro ad anno, vigente al momento dell'anticipazione. Le eventuali variazioni del saggio avranno effetto per le anticipazioni successive.

(È approvato).

## ART. 2.

Ai prestiti quinquennali che saranno concessi con le anticipazioni di cui all'articolo 1, si applica lo stesso saggio di interesse dei prestiti che saranno concessi con le disponibilità del « Fondo garanzia cessioni ».

(È approvato).

## ART. 3.

Le somme che alla fine di ogni esercizio finanziario risulteranno somministrate per le anticipazioni di cui all'articolo 1, saranno ammortizzate in cinque annualità costanti, comprensive di capitale ed interesse, con imputazione a due appositi capitoli del bilancio dell'entrata da istituirsi, rispettivamente per la quota capitale e per la quota interessi.

L'ammortamento avrà inizio dal 1° luglio dell'anno successivo ed il versamento di ogni annualità dovrà essere eseguito entro il mese di luglio.

(È approvato).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

## ART. 4.

Le anticipazioni di cui all'articolo 1 saranno stanziare in apposito capitolo della categoria « movimento di capitali » dello Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per essere versate a richiesta dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato al conto corrente fruttifero che l'Amministrazione medesima tiene con il Tesoro.

(È approvato).

## ART. 5.

All'onore derivante dalla presente legge viene fatto fronte con parte delle maggiori entrate comprese nel primo provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio 1949-1950.

CARONITI, *Relatore*. A proposito di questo articolo 5, la IV Commissione ha espresso parere favorevole purché alle parole « con parte delle maggiori entrate » siano sostituite le altre « con le maggiori entrate ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è possibile, perché le maggiori entrate sono superiori ai 250 milioni occorrenti per questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dopo il chiarimento dell'onorevole sottosegretario pongo in votazione l'articolo 5 nel testo ministeriale.

(È approvato).

## ART. 6.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per l'esecuzione della presente legge, comprese quelle da apportare agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Vi è ora l'ordine del giorno presentato dal relatore onorevole Caroniti ed altri. In esso, proporrei di sostituire il termine di tre mesi con sei mesi.

CARONITI, *Relatore*. D'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Caroniti così modificato.

(È approvato).

### Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per gli appartenenti alla disciolta milizia nazionale portuaria. (1101).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per gli appartenenti alla disciolta milizia nazionale portuaria.

Come i colleghi ricorderanno, questo disegno di legge fu già oggetto di esame da parte della nostra Commissione. Si credette però opportuno incaricare il relatore di chiarire alcuni elementi relativi al provvedimento e tornare a riferire alla Commissione. Do pertanto la parola all'onorevole Pertusio, relatore, il quale nel frattempo ha compiuto le necessarie indagini.

PERTUSIO, *Relatore*. Nel corso della mia precedente relazione ho avuto modo di illustrare la situazione degli appartenenti alla disciolta milizia nazionale portuaria. Come i colleghi ricorderanno, riferii allora che il regio decreto legge del 6 dicembre 1943 aveva sciolto la milizia e rinvio gli appartenenti ai vari rami di essa alla amministrazione civile di provenienza. Riferii anche che agli appartenenti alla milizia portuaria e della strada fu concessa la facoltà di entrare a far parte dell'arma dei carabinieri. Quest'ultima disposizione, però, veniva abrogata con decreto del 29 maggio 1944, determinando una situazione piuttosto strana: vari ex militi della portuaria e della strada che non avevano potuto entrare definitivamente nell'arma dei carabinieri non avevano, peraltro, nemmeno potuto entrare nella amministrazione civile della quale avevano fatto parte in precedenza. La situazione è stata chiarita successivamente attraverso una sentenza emessa dal Consiglio di Stato a seguito di un ricorso degli interessati, senza che peraltro fossero diradate tutte le incertezze da parte dei Ministeri interessati, tanto che in proposito sono stati espressi dagli uffici competenti i pareri più diversi.

Era evidente che in simile stato di cose si imponeva una chiarificazione definitiva e a ciò tentò provvedere l'onorevole Montalbano, allora sottosegretario di Stato per la marina mercantile che, presi contatti col ministro Romita da cui dipendeva la possibilità di regolare la posizione della milizia della strada, mise la pratica nelle mani del ministro dei lavori pubblici il quale la avrebbe espletata, mentre il ministro della marina mercantile avrebbe poi adottato la stessa soluzione per la milizia portuaria.

Questa Commissione, alla quale appunto è stato sottoposto il disegno di legge relativo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

alla milizia portuaria, ha sollevato, in una delle sedute scorse, una obiezione di carattere pregiudiziale. Si è detto, cioè, che tale milizia non costituiva un corpo tecnico, ma un corpo prettamente politico. A questo proposito, per dovere di obiettività, devo richiamare all'attenzione degli onorevoli colleghi la legge 8 luglio 1928, n. 137, che contempla appunto l'ordinamento della milizia portuaria. In questa legge è chiaramente ribadito il carattere tecnico di questo organismo.

BALDASSARI. L'unico compito che la milizia portuaria aveva era quello di impedire agli antifascisti di espatriare clandestinamente.

PERTUSIO, *Relatore*. Non sono d'accordo: i compiti del corpo erano più vasti. Comunque, la legge che ordina l'organismo dice chiaramente che si tratta di funzioni tecniche e, all'uopo, crea uno stato giuridico per gli appartenenti ad essa. Ad una simile conclusione si arriva esaminando i bandi di concorso stabiliti per gli aspiranti.

Come se questo non bastasse, vi è inoltre un parere dell'Alto commissario per l'epurazione il quale conclude nel senso che « il carattere tecnico e professionale del corpo si desume chiaramente dalla legge istituzionale ed è riconosciuto dal Governo e dal legislatore con l'esclusione di questo corpo dalle categorie di personalità politiche soggette alla avocazione dei profitti di regime ed alle quali è stato negato l'esercizio del diritto di voto nella legge elettorale ». Il parere del Consiglio di Stato a sua volta afferma che, eventualmente, dovrebbero essere sottoposti a giudizio epurativo i singoli elementi che, comunque, avrebbero dovuto considerarsi sospesi ad ogni effetto.

È chiaro che in tutto questo c'è una contraddizione in termini. Infatti il Commissario per l'epurazione considerava i militi della portuaria come dei sospesi dall'impiego e, conseguentemente, attribuiva loro i diritti che derivano da tale posizione, mentre la legge del 1943 con lo scioglimento del corpo provocava automaticamente la risoluzione del rapporto di lavoro. Di qui la impossibilità di potere considerare i membri di esso sospesi, secondo la dizione della sentenza del Commissario per l'epurazione.

Questa la situazione di diritto. Devo aggiungere che il Consiglio di Stato, nel chiarire la posizione di questi militi, diceva testualmente: « La sezione (del Consiglio di Stato) conviene peraltro che contrasta con il moderno concetto di rapporto di impiego statale il licenziamento repentino ed in massa

di un personale garantito da un apposito stato giuridico senza nessun beneficio nei riguardi del normale trattamento di quiescenza. Non può disconoscersi la durezza del trattamento che la legge riserva a questo personale della milizia portuaria il quale, mancando di un ruolo di provenienza, diversamente da quanto avviene per le altre milizie speciali, non può fruire del trattamento di restituzione a tale ruolo, trattamento previsto dalla legge stessa a favore del personale di altre milizie speciali o delle specialità della milizia ordinaria. Rileva tuttavia la sezione che una qualsiasi attenuazione non può essere disposta *de iure condendo* che dal legislatore mentre *de iure condito* non può dichiarare fondato il motivo dedotto e pertanto respinge il ricorso ».

È appunto su questi rilievi fatti dal Consiglio di Stato che io richiamo l'attenzione dei colleghi. La milizia della strada che era nella identica posizione di quest'altro corpo, ha avuto una sua sistemazione con la legge che abbiamo più volte ricordato nella discussione precedente e che è identica, nel suo contenuto, a quella che è sottoposta alla vostra approvazione.

Qualcuno potrà obiettarmi che, essendo lo scioglimento del corpo e la risoluzione del rapporto di impiego avvenuti in occasione di avvenimenti politici di portata eccezionale, non è possibile, appunto per la natura di quegli avvenimenti, seguire la normale consuetudine. Ma sotto questo profilo è facile rispondere che la situazione nei riguardi degli avvenimenti politici determinanti la risoluzione del rapporto è stata la stessa anche per gli altri rami della milizia e che, pertanto, ragioni di equità consigliano di non buttare a mare questa categoria. Se si trattasse di un caso nuovo, se non vi fossero precedenti, il vostro relatore non sarebbe stato così deciso nel proporvi l'approvazione di questa legge. È appunto per ragioni di equità che io sono indotto a pregare la Commissione di usare per questi lavoratori l'uguale trattamento che è stato fatto agli altri di categorie similari.

Qualcuno ha avanzato ragioni di carattere politico per giustificare un trattamento più drastico. Il trattamento drastico non vi è stato per le altre categorie, e, a mio modo di vedere, non è giusto riservarlo a questi 1160 uomini della milizia portuaria, i quali, dopo tutto, sotto un certo punto di vista, sono in migliori condizioni di altre categorie che già hanno trovato sistemazione. Pensino i colleghi che una via d'uscita è stata trovata

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

persino per i componenti della milizia cosiddetta « presidenziale » i cui compiti sono ben noti e che non ho bisogno di illustrare.

A me sembra che se una sistemazione è stata data a tutti e, ripeto, perfino ai militi della « presidenziale », è giusto riservare almeno lo stesso trattamento al corpo dei militi portuali i quali, a parte gli eventuali errori dei singoli (errori per altro punibili in sede disciplinare, o, se politici, in sede di epurazione) hanno svolto funzioni tecniche. Colpire esclusivamente costoro, sarebbe, dal punto di vista istituzionale, una ingiustizia notevole.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**LOMBARDI RICCARDO.** La riluttante opinione favorevole dell'onorevole relatore credo l'appreziamo tutti. Egli conclude con una affermazione in base alla quale pensa di poter patrocinare l'accoglimento della proposta: quella dell'equità.

Io mi permetterei di osservare che non si tratta di equità, ma di parità, che non sempre corrisponde all'equità. Il fatto che siano filtrati determinati privilegi per alcune categorie non ci obbliga a dare ad altre categorie un'uguaglianza di privilegi.

Indiscutibilmente, ci saranno sempre delle sperequazioni. Per esempio, coloro che hanno partecipato alla guerra di Spagna per conto del governo fascista godono di tutti i privilegi per un passaggio nell'Amministrazione dello Stato (tranne che per l'amministrazione ferroviaria), mentre i combattenti per la repubblica spagnola non hanno nessun privilegio, neanche una parità di situazione rispetto ai sicari fascisti, nelle promozioni degli impiegati dello Stato. È una iniquità che non si è potuta correggere. Come possiamo ristabilire l'equità? Abolendo i privilegi che sono stati dati. Ma non possiamo far questo.

Perciò, non estendiamo a tutti coloro che li richiedono, tali privilegi. Provocheremo senza dubbio una disparità di trattamento, di cui però con tranquillità di coscienza io penso che possiamo assumerci la responsabilità. Ciò tanto più in quanto ci troviamo di fronte a casi umanamente comprensibili di gente senza occupazione: in genere, dal 1943 ad oggi, chi ha cercato e non ha potuto trovare lavoro, si trova più o meno nelle condizioni di molti altri che non hanno trovato una occupazione stabile. Non mettiamoci in testa di poterci sostituire alla divina Provvidenza per sanare tutte le disparità che certamente vi sono nel mondo.

Io non vedo nella supplementare istruttoria del relatore, nel suo sforzo volenteroso di trattare questa materia, qualche cosa che possa cambiare ciò che mi sono permesso di esprimere già nella precedente seduta.

**SALERNO.** Per la verità io non credo che le delucidazioni ulteriormente date dall'onorevole relatore, possano farmi cambiare opinione.

Ritengo che la milizia portuaria non abbia atteso nel passato e non attenda ora ad una funzione tecnica. Di questo mio convincimento è asserzione e prova una interrogazione che al riguardo feci; appunto perché alcuni interessati sostenevano che fosse in progetto la istituzione di un corpo tecnico, sotto il regime democratico, che avesse atteso a funzioni portuali. La risposta del ministro dell'interno si collega alla mia opinione: cioè che non esiste un corpo tecnico che attenda a funzioni portuali. Cosicché il fatto che sia esistita questa milizia non significa affatto che per il passato o per il presente la milizia stessa abbia atteso o possa attendere ad una funzione tecnica riguardante i porti. Ne discende che quella organizzazione aveva un carattere esclusivamente politico.

Perché incontriamo delle difficoltà in merito a questa legge? Perché essa non definisce semplicemente i rapporti di questo corpo con lo Stato, ma li definisce con agevolazioni, con forme di beneficenza, che, a me pare, non possano essere accolte.

Basta considerare che lo scioglimento di questo corpo avvenne nel 1943 per non capire perché la data di messa in congedo si debba spostare di ben quattro anni con i benefici ai quali questi ex militi non potrebbero legittimamente aspirare. Infatti l'articolo 6 propone particolari benefici per coloro i quali, collocati in congedo non sono stati inquadrati nei ruoli dell'amministrazione dello Stato: cioè queste persone si vedono elargiti cinque anni di funzione che non hanno svolto.

Tutta questa è beneficenza che viene fatta ad un corpo che aveva solamente una funzione politica e non ha mai svolto funzione tecniche; beneficenza che mi pare inopportuna, perché, di queste elargizioni sarebbero meritevoli, se mai, altri casi, cui ha accennato l'onorevole Lombardi, e che invece non sono stati presi in considerazione.

Perciò gli argomenti che in questo supplemento di relazione sono stati adottati dall'onorevole relatore non possono far mutare l'opinione che io ho già precedentemente espresso.

**BALDASSARI.** Si tratta di elementi che non hanno esercitato mai alcuna altra fun-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

zione all'infuori di quella di spia. Non è possibile chiedere di favorire questi pessimi soggetti, aumentando le disparità di trattamento rispetto agli esonerati politici antifascisti!

Per esempio, vi sono dei ferrovieri i quali furono esonerati dal servizio perché presero parte allo sciopero dell'agosto 1922. A quel tempo i ferrovieri che erano avventizi aspettavano di essere passati in ruolo in virtù dell'applicazione di un decreto legge vigente per gli ex combattenti. Siccome quel decreto prevedeva l'anzianità di servizio di almeno un anno, questi ferrovieri che vennero esonerati dopo lo sciopero dell'agosto 1922 e non avevano raggiunto l'anno di servizio, furono licenziati, per essere riammessi poi recentemente ed essere di nuovo licenziati appunto perché non avevano questo anno di anzianità di servizio. Si pensi che altri ferrovieri, entrati in servizio dopo che i primi erano stati licenziati per ragioni politiche, sono stati sistemati con un altro decreto il quale comportava un anno di anzianità di servizio! Oggi, questi ferrovieri — ripeto — proprio con una decisione del Consiglio di Stato sono stati di nuovo licenziati e per nessuna ragione possono rientrare in servizio. Così, se non fossero stati licenziati per ragioni politiche avrebbero maturato oltre un anno di anzianità di servizio e sarebbero tuttora nell'amministrazione.

Allora, perché si deve usare un trattamento di notevole riguardo a delle persone che non solo non meritano niente ma che dovrebbero essere condannate per tutto il male che hanno fatto a tanti ottimi italiani?

Per queste ragioni io credo che si debba insistere affinché il disegno di legge venga respinto.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE.

Desidero sapere, come già dissi, le ragioni per le quali il ministro ha ritenuto opportuno di presentare questo disegno di legge.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente non potrei rispondere per filo e per segno alla domanda, così come la pone l'onorevole Jervolino. Io sono ministro della marina mercantile da 45 giorni e il disegno di legge l'ho firmato 3 o 4 giorni dopo la mia entrata in carica.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE.

Vi è, però, una continuità ideale.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Ho trovato il provvedimento già elaborato dalla amministrazione, e credo che esso risalga al periodo in cui al Ministero della marina mercantile vi erano gli onorevoli Saragat e Salerno.

SALERNO. Non ho mai conosciuto questo disegno di legge.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei pregare la Commissione di considerare la strana situazione che si verrebbe a creare per questo piccolo nucleo di cittadini del nostro paese, se questo progetto di legge fosse respinto. Si tratta di una situazione di estrema ingiustizia.

Il provvedimento in esame richiama una soluzione che è già stata adottata per tutti i corpi dello Stato che si sono trovati nelle stesse condizioni tecniche ed amministrative della milizia portuaria, che non era un corpo volontario come quelli che andarono a combattere in Spagna, bensì un corpo che aveva una determinata funzione, al quale, in un determinato momento (così come era avvenuto per la guardia ferroviaria, per la guardia forestale), è stata imposta questa sigla invece della precedente ed una determinata divisa, che era quella della milizia. Nel nostro paese le cose allora andavano così, e tutto marciava in ragione e in funzione di una divisa sotto la quale, molto spesso, non c'era lo spirito cui ha accennato l'onorevole Baldassari.

Il provvedimento, ripeto, è quale io l'ho trovato e non mi sono preoccupato eccessivamente quando ho visto che si richiamava a precedenti deliberazioni e a precedenti provvidenze già intervenute per altre categorie che si erano venute a trovare nella stessa posizione dei componenti la milizia portuaria.

Voi non dovete credere che io possa avere debolezze in questa materia. Io posso permettermi qualunque apprezzamento e qualunque atteggiamento, perché ho un passato che, da questo punto di vista, mi protegge abbondantemente. Ma, ripeto, io guardo il provvedimento nelle sue linee generali ed in ordine alle conseguenze di carattere psicologico e morale per gli interessati e per tutto il paese che si verificherebbero se il disegno di legge venisse respinto. Noi commetteremmo una imperdonabile ingiustizia e ribadiremmo, in sostanza, la verità del proverbio secondo il quale « sono sempre i cenci che vanno all'aria ». Credo che sia l'ultimo atto di sanatoria di una situazione passata che riguarda appunto soltanto gli stracci che si chiede al Parlamento.

Domando perciò alla Commissione di volere approvare questo provvedimento.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Anzitutto rispondo ad una comparazione fatta dall'onorevole Baldassari che, a mio modo di vedere, non ha ragione di sussistere. Egli ha paragonato il caso in esame a quello

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

degli esonerati politici delle ferrovie a seguito dello sciopero dell'agosto 1922. Il termine di paragone è così sproporzionato che non è il caso di soffermarvisi. Basti ricordare che a quei ferrovieri si trattava di versare un periodo pari a 25 anni di stipendio arretrati e di rimmetterli in carriera con l'anzianità maturata in questo periodo, per cui un individuo esonerato da applicato avrebbe dovuto tornare in servizio come capo stazione superiore.

Ripeto, dunque, che i termini di paragone sono così enormemente diversi che il paragone stesso assolutamente non regge.

In questo caso, a mio avviso, non occorre fare appello alla *aequitas*. L'*aequitas* è un principio giuridico a cui ricorre il magistrato, non il legislatore. Noi dobbiamo esaminare il caso con obiettività dal punto di vista strettamente giuridico.

L'onorevole Pertusio ha esposto una relazione nella quale, contrariamente a quello che pensa l'ottimo amico onorevole Salerno, vi sono elementi nuovi che francamente, mi hanno scosso e mi impongono a riflettere. A suo tempo io ho dovuto ricevere una commissione di ex militi portuali. Fra l'altro mi è stato sottoposto il parere dell'Alto commissario per le sanzioni contro il fascismo, parere che pure l'onorevole Pertusio ha ricordato. Ho voluto informarmi chi fosse quell'Alto commissario ed ho saputo che si trattava di Peretti-Griva, un magistrato di chiara fama, assolutamente insospettabile sotto tutti i riguardi.

Quando ci viene offerta una testimonianza chiara da parte di un magistrato, presidente di una commissione di epurazione, secondo la quale non si trattava di un corpo squisitamente od esclusivamente politico, ma di un corpo tecnico-professionale, francamente io non vedo come da parte nostra ci si possa far dominare da un sentimento diverso da quello che ha ispirato l'epuratore.

Questo corpo, avente, ripeto, carattere tecnico, invoca un trattamento che è già stato fatto ad altri corpi similari: che cosa di più giusto, anche dal punto di vista strettamente giuridico? E come si può negare questo riconoscimento, nei limiti, si intende, del bilancio?

SALERNO. Prendo la parola per fatto personale, avendo il ministro alluso ad una presunta mia paternità — sia pure putativa — di questo progetto di legge. Per quanto elaborato nel periodo in cui fu ministro l'onorevole Saragat e in cui io fui il suo sottosegretario, dichiaro formalmente che non ero a

conoscenza della elaborazione di questo progetto di legge, al quale non avrei certamente dato il mio assenso.

Quanto al merito della questione, devo insistere nel far notare che non basta l'autorità del Peretti-Griva per escludere il carattere politico del corpo dei militi portuali. La verità è che io feci una interrogazione al Ministero competente appunto sulla sorte di questo corpo, e mi fu risposto che esso tecnicamente non era mai esistito.

Basti, inoltre, pensare che oggi la milizia portuaria non esiste e non è stata sostituita da alcuno: è evidente che se essa avesse svolto funzioni veramente tecniche sarebbe stata sostituita da qualche altro organismo.

LOMBARDI RICCARDO. Presento formale proposta di non passaggio all'esame degli articoli.

BALDASSARI. Mi associo alla proposta del collega Lombardi Riccardo.

SPOLETI. Dichiaro che voterò favorevolmente al passaggio agli articoli. Io penso, onorevoli colleghi, che, se ci spogliamo del senso di reazione e di partigianeria che ancora rimangono nel nostro animo per effetto del ricordo acre del passato, non potremo non giungere ad una conclusione favorevole a questo disegno di legge. A mio avviso è appunto questo senso di partigianeria che ancora è in noi che non ci permette di seguire quello che, secondo me, è un principio di equità. Quando il relatore ci ha detto che perfino la milizia presidenziale ha ottenuto una sistemazione, io ho pensato che davvero questi ex militi — che costituiscono dopo tutto una cifra esigua — hanno ben ragione di domandare un trattamento almeno simile.

D'altra parte io credo veramente al carattere tecnico della milizia portuaria. La funzione di fermare i perseguitati politici era svolta, semmai, dai militi della confinaria.

PERTUSIO, *Relatore*. Desidero prima di tutto rispondere all'onorevole Baldassari. Le sue parole forse sono andate al di là delle sue intenzioni quando egli ha qualificato spie tutti i militi portuali in blocco. Egli ha ecceduto almeno nei miei confronti, se non nei confronti dei militi. Infatti se dall'esame della situazione richiamata dal disegno di legge e dalla personale conoscenza che io ho delle funzioni di questo corpo avessi tratto, non dico la convinzione, ma il dubbio che si trattava in blocco di persone che esercitavano funzioni di spionaggio, il mio passato non mi avrebbe consentito di fare una relazione favorevole a questo disegno di legge.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

SEMERARO SANTO. Certo non erano a sua conoscenza le numerose denunce fatte dai militi portuali per ragioni politiche.

PERTUSIO, *Relatore*. Io mi riferisco al corpo in blocco. La posizione di ciascuno è stata esaminata in sede di epurazione, così come è avvenuto per il personale della pubblica sicurezza e qualsiasi altro personale che abbia prestato la sua attività nel periodo repubblicano.

Il collega Lombardi ha impostato la cosa sotto questo profilo. Egli ha detto: se vi sono stati dei privilegi, evidentemente noi dovremmo evitare di estenderli. Io comprendo il suo pensiero, ma osservo che è dato di fatto obiettivo anche questo: l'assoluta incertezza che gli organi ministeriali hanno avuto in ordine e in conseguenza del provvedimento del 1944. È da notare cioè che ad anni di distanza, queste persone che hanno continuato a prestare servizio (per esempio, quando sono venuti gli alleati questo personale ha continuato a prestare servizio nei porti, munito di un particolare distintivo che lo metteva a disposizione del Comando alleato) non si sapeva in quale situazione giuridica fossero. È prova di questo il parere del Consiglio di Stato in merito alla sospensione.

Comunque, il Ministero non sapeva bene in quale situazione fossero queste persone. E questa incertezza va obiettivamente considerata perché il dubbio del Ministero, per quanto concerne il trattamento fatto, ha lasciato in queste persone delle giustificate aspettative di regolamento della loro questione.

All'onorevole Salerno desidero dire che, se non avesse avuta la sensazione che si trattasse di una attività tecnica — per lo meno per quegli elementi della milizia portuaria che non erano in quelle tali condizioni da essere epurati — non avrebbe chiesto, nella sua interrogazione, se si intendeva utilizzarli in altra maniera, cioè in servizi di carattere tecnico.

Quindi, anche sotto questo profilo l'osservazione induce a riconoscere che queste persone avevano uno stato giuridico, come l'avevano i dipendenti della pubblica sicurezza e tutti gli altri funzionari che hanno continuato a svolgere la loro attività. Per tutto questo complesso di considerazioni obiettive, ritengo che si debba approvare questo disegno di legge soprattutto per un senso di equità.

PETRUCCI. Faccio notare che vi sono stati dei funzionari di grado molto elevato,

i quali sono stati riammessi presso i Ministeri e svolgono la loro attività, mentre questi disgraziati di portuali ancora non hanno il loro posto.

Da ciò che hanno detto gli onorevoli Pertusio, Jervolino, Spoleti ed altri mi sono persuaso che si tratta di approvare un provvedimento veramente giusto. Occorre fare un giudizio comparativo fra tutti gli appartenenti alla milizia ferroviaria, alla milizia postelegrafonica e a quella della strada: se il personale di queste milizie è stato riammesso in servizio ed ora è in condizione di potersi guadagnare da vivere, perché dobbiamo negare questa possibilità al personale della milizia portuaria?

Non sono animato da alcun sentimento personalistico, poiché nessuno mi ha interessato per il buon fine di questo disegno di legge, però nel corso della discussione che è avvenuta, dato che effettivamente sono state favorite tutte le categorie elencate nella relazione, io, nella mia coscienza di uomo che ragiona sulle cose che sono fatte presenti, mi sono persuaso che devo dare il mio parere favorevole al disegno di legge in esame.

SALVATORE. Non voglio indugiarmi sui problemi giuridici a cui ha accennato l'onorevole relatore. Dichiaro che voterò contro il passaggio alla discussione degli articoli perché per la mia esperienza di avvocato ho dovuto constatare sempre che questa gente, alla quale oggi si vuol fare non so se giustizia o beneficenza, esplicava (io mi riferisco alla zona delle isole Eolie) esclusivamente funzioni di spionaggio a danno di quegli italiani che avevano condannato la politica del deprecato regime, politica faziosa e di odio.

SERBANDINI. Dichiaro di votare contro il passaggio agli articoli per tutti i motivi che ho detto e che confermo, motivi che non sono smentiti dalle dichiarazioni del collega Petrucci, il quale ha dimenticato che noi non neghiamo a questa gente di avere una sistemazione giuridica, ma neghiamo un privilegio supplementare che sia dato indipendentemente dalla attività che i singoli appartenenti abbiano esplicato nel corpo della milizia portuaria. Questo privilegio, a mio avviso, sarebbe un atto di sfiducia verso l'antifascismo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il passaggio all'esame degli articoli.

(È approvato).

Passiamo allora all'esame dei singoli articoli.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

## ART. 1.

« Il personale della milizia nazionale portuaria, disciolta col regio decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 16-B, che alla data dell'8 settembre 1943 apparteneva ai ruoli organici del servizio permanente quali risultano dalla legge 8 luglio 1929, n. 1337 e successive modificazioni ed integrazioni, deve considerarsi regolarmente collocato in congedo d'autorità a decorrere dal 1° gennaio 1947.

« Per coloro che alla data del 1° gennaio 1947:

a) erano ancora prigionieri od internati di guerra, il collocamento in congedo decorrerà dalla data di cessazione di tale posizione protratta del periodo di licenza loro spettante, secondo le disposizioni in vigore per gli appartenenti alle Forze armate dello Stato;

b) erano nei territori italiani ancora occupati dalle truppe delle nazioni alleate e non restituiti al Governo italiano, il collocamento in congedo decorrerà dal giorno successivo a quello in cui ha avuto luogo la restituzione di tali territori al Governo italiano;

c) erano nei territori che non verranno restituiti all'Italia in base al trattato di pace, il collocamento in congedo decorrerà dal giorno successivo a quello in cui detto trattato è entrato in vigore »

(È approvato).

## JERVOLINO ANGELO RAFFAELE.

All'articolo 2 desidero proporre questo emendamento: dopo le parole « Amministrazioni statali », aggiungere le altre « o enti locali, parastatali o di diritto pubblico ». Ritengo infatti opportuno precisare che coloro i quali hanno prestato servizio presso enti controllati dallo Stato non debbano avere il trattamento economico previsto dall'articolo 2 durante il periodo del servizio stesso.

PERTUSIO, *Relatore*. D'accordo.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*, Va bene.

PRESIDENTE. Procediamo quindi alla votazione per divisione dell'articolo 2.

Pongo in votazione questa prima parte:

« Dalle date di applicazione del regio decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 16-B, determinate ai sensi dell'articolo 3, alla data di collocamento in congedo, il personale di cui all'articolo precedente è considerato in servizio con le limitazioni di cui al successivo articolo 4.

« Per il periodo suaccennato, valevole anche agli effetti del trattamento di quiescenza

al personale di cui sopra, salvo il trattamento più favorevole cui abbiano diritto in base alle disposizioni sui prigionieri ed internati di guerra, è concesso il trattamento economico come appresso modificato:

a) metà degli assegni per coloro che, alla data di applicazione del regio decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 16-B, nei vari territori, abbiano prestato dieci o più anni di servizio.

b) un terzo degli assegni per coloro che alla data suaccennata abbiano prestato meno di dieci anni di servizio.

Gli assegni da considerare ai fini della applicazione del comma precedente sono:

1°) stipendio o paga;

2°) aggiunta di famiglia, sino al 30 settembre 1945;

3°) assegno temporaneo di guerra, sino al 15 agosto 1944;

4°) integrazione temporanea, sino al 30 settembre 1945;

5°) aumento integrazione temporanea a decorrere dal 16 agosto 1944 e sino al 30 settembre 1945;

6°) indennità di carovita, con decorrenza dal 1° ottobre 1945.

« Coloro che nel periodo suaccennato abbiano prestato servizio presso Amministrazioni statali ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento Jervolino: « o enti locali, parastatali o di diritto pubblico ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultima parte:

« non godranno del trattamento economico previsto dal presente articolo durante il periodo del servizio stesso ».

(È approvata).

Pongo in votazione i successivi articoli:

## ART. 3.

« Le date di applicazione del regio decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 16-B, di cui al precedente articolo, sono:

1°) quella del 1° gennaio 1944 per coloro che, essendo in servizio permanente al 31 dicembre 1943, non hanno chiesto oppure non hanno ottenuto il passaggio nell'Arma dei carabinieri in base al disposto dell'articolo 15 del regio decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 16-B;



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

2°) quella in cui ha cessato dal servizio presso l'Arma dei carabinieri il personale della disciolta milizia che si è avvalso del disposto dell'articolo 15 del regio decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 16-B;

3°) quella della notifica, da parte della Commissione alleata di controllo, della Raccolta ufficiale dei provvedimenti emanati dal Governo italiano dall'8 settembre 1943 all'8 luglio 1944, al prefetto della provincia, ancora soggetta al Governo militare alleato, nella quale aveva sede il reparto di appartenenza del personale per prestare effettivo servizio;

4°) quella di restituzione al Governo italiano del territorio nel quale aveva sede il reparto presso cui il personale era assegnato per prestare effettivo servizio ».

(È approvato).

## ART. 4.

« Il trattamento economico previsto da precedente articolo 2 va riferito alla posizione dei singoli appartenenti alla disciolta milizia nazionale portuaria alla data dell'8 settembre 1943, intendendosi, peraltro, cessate da tale data lo svolgimento della carriera e delle rafferme.

(È approvato).

## ART. 5.

« All'atto della liquidazione degli assegni da corrispondersi a termini del precedente articolo 2, verranno recuperate le somme che il personale avesse percepito a titolo di anticipazioni varie, nonché le somme di cui lo stesso fosse eventualmente debitore per residuo debito per cessione dello stipendio o sulla paga, oppure per altro titolo verso l'Amministrazione dello Stato ».

(È approvato).

## ART. 6.

« A favore del personale collocato in congedo a norma della presente legge e che non sia stato entro il 30 giugno 1949 inquadrato nei ruoli civili o militari dell'Amministrazione dello Stato, viene computato un aumento di cinque anni sul servizio prestato, tanto agli effetti del raggiungimento del periodo minimo necessario per acquistare diritto a pensione, quanto ai fini della liquidazione della pensione.

« Al personale suaccennato che non abbia raggiunto, anche tenendo conto della mag-

giorazione di cui al precedente comma, il minimo di servizio necessario alla liquidazione della pensione, è corrisposta una indennità una volta tanto pari a tante mensilità dell'ultimo stipendio o paga e degli altri assegni pensionabili, quanti sono gli anni di servizio prestati, aumentati di cinque anni. ».

(È approvato).

MAZZA. Propongo un articolo aggiuntivo del seguente tenore:

« Esclusivamente ai fini del primo comma del precedente articolo 6 l'aumento sul servizio prestato è elevato di due anni per coloro che hanno la qualifica di combattente o partigiano ».

PERTUSIO, *Relatore*. Mi oppongo a questo emendamento, non ritenendo opportune ulteriori agevolazioni oltre a quelle contenute nell'articolo 6.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi associo al parere contrario del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Mazza.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7:

« Per gli effetti di cui all'articolo 81, quarto comma, della Costituzione della Repubblica, alla copertura dell'onere di lire 45.000.000, derivante dall'attuazione della presente legge, sarà provveduto mediante riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo numero 419 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1949-50 ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8:

« La liquidazione ed il pagamento degli assegni stabiliti dalla presente legge verranno effettuati dal Ministero della marina mercantile.

« Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

PERTUSIO, *Relatore*. Non vedo nessuna ragione per approvare questo articolo che deroga dalla norma secondo cui la legge entra

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

in vigore 15 giorni dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Non esiste nessuna ragione di particolare urgenza per discostarsi dalla prassi regolamentare.

PRESIDENTE. Mi associo al rilievo del relatore.

Pongo in votazione l'articolo 9.

(Non è approvato).

Il disegno di legge dovrebbe essere votato a scrutinio segreto.

Mi perviene però in questo momento la richiesta, firmata da 84 deputati, di rimessione all'Assemblea del disegno di legge di cui abbiamo testè approvato gli articoli.

A norma dell'articolo 40 del Regolamento, il disegno di legge sarà senz'altro rimesso all'Assemblea.

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Angelini ed altri: Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e degli armamenti (1132).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Angelini, Pertusio, Russo Carlo, Rossi Paolo e Bettinotti: «Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e degli armamenti».

L'onorevole Orlando, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ORLANDO, *Relatore*. Vorrei cominciare con una dichiarazione pregiudiziale. Qualcuno mi ha chiesto come mai proprio io sia relatore di questa proposta di modifica della legge n. 75 dal momento che, in Assemblea, fui il più severo critico di essa. Devo dichiarare che ho accettato l'incarico di relatore proprio perché, come dissi in Assemblea, ritengo necessaria questa legge soltanto per la possibilità che essa offre di dare lavoro alle maestranze dei cantieri navali. In altre parole ritengo che la legge rechi provvedimenti non a favore degli armatori, ma soltanto dei cantieri. In questo senso anzi io modificarei il titolo.

La sorte della legge è nota. Concepita in un determinato momento e successivamente rinviata per ragioni indipendenti dalla volontà del ministro di allora, essa fu portata in Parlamento nel dicembre 1948 dal ministro Saragat. Fu in quell'occasione che io mossi delle critiche severissime ritenendo la legge incapace di portare i benefici pronti ed immediati che si richiedevano. La discussione in Assemblea, anzi, aggravò la situazione, perché noi

ci preoccupammo — ed io per primo — di dare alla legge un carattere di assoluta urgenza e quindi riducemmo i termini ottenendo involontariamente il risultato di rendere il provvedimento inoperante.

Quali furono infatti gli effetti immediati della legge? Il ministro della marina mercantile fu addirittura sommerso dalle domande degli armatori e dei cantieri. E queste domande furono fatte a cuor leggero o a seguito di reali necessità dei cantieri?

A questo punto mi corre l'obbligo di ricordare che molti colleghi di questa Commissione avanzarono financo l'accusa che si tentasse di sabotare la legge. Io non mi sento di avallare questa accusa. Il fatto è che le domande presentate furono moltissime, un numero che mi impressionò veramente.

Ma, onorevoli colleghi, la legge risolveva veramente la situazione dei cantieri italiani che erano da tempo impossibilitati a costruire? È noto che la ragione della inattività dei cantieri risiedeva principalmente nel fatto che i costi della produzione navale italiana superavano del 33 per cento quelli esteri, ed in particolare le costruzioni della Norvegia, dell'Inghilterra e della Danimarca: la percentuale di maggior costo era, anzi, maggiore se si prendevano le costruzioni americane come termine di paragone. L'intervento dello Stato, effettuato appunto con la legge citata, allineava i prezzi dei cantieri italiani con quelli esteri con un sacrificio da parte dello Stato di circa 35 miliardi. Evidentemente, dunque, la legge otteneva uno scopo reale e preciso.

I fini che col provvedimento si venivano ad ottenere erano poi di varia natura: anzitutto si dava lavoro ai cantieri e si toglieva dalla disoccupazione un buon numero di operai. Inoltre, si veniva a creare una marina mercantile di cui l'Italia aveva veramente bisogno. All'uopo si era anzi stabilito che le navi costruite non dovessero essere vendute, ma utilizzate per scopi interni.

Per il taglio delle numerosissime domande il Ministero della marina mercantile nominò un'apposita commissione. Io espressi più volte il mio scetticismo sulla funzionalità di questo organismo; ma, a ragion veduta, devo dare atto al Ministero che essa funzionò veramente bene. Le domande furono vagliate con cura soprattutto tenendo conto della potenzialità dei cantieri, del numero delle maestranze e della conseguente opportunità di assicurare loro un determinato periodo di lavoro. Evidentemente le critiche non mancarono: da parte di qualcuno si disse che un cantiere

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

aveva avuto cento mentre, per ipotesi, avrebbe potuto avere 150; ma in complesso, ripeto, fu usato nel vaglio delle domande un criterio di equità davvero lodevole.

In realtà i cantieri non avevano preparato i progetti necessari e qualcuno si affrettò, anche qui, a denunciare di sabotaggio i dirigenti. La denuncia, anche in questo caso, mi pare eccessiva. Infatti i cantieri, incerti di poter ottenere l'assegnazione richiesta, si erano astenuti dal preparare i progetti. Essi, però, successivamente, dopo aver constatato che si intendeva fare sul serio, mediante un lavoro assiduo, poterono presentare tempestivamente i progetti stessi.

Mentre tutto questo lavoro ferveva, al lodevole scopo di venire incontro alle necessità dei cantieri, si verificò un avvenimento imprevedibile. Qualche economista potrà affermare che esso era prevedibile, ma la verità è che l'avvenimento cadde come un fulmine per la grande maggioranza e, francamente, anche per me. Intendo alludere alla svalutazione della sterlina. Le conseguenze che tale evento arrecò al provvedimento in esame sono intuitive. La legge era nata con lo scopo principale di livellare i costi della produzione navale italiana con quelli esteri: la svalutazione della sterlina pose nuovamente a soqquadro la situazione.

Come se ciò non bastasse, la situazione venne a modificarsi attraverso un altro importante elemento non meno preoccupante. Alludo questa volta alla capacità produttiva della Germania che, rimontata velocemente la distanza causata dalla sconfitta subita, si pose in prima linea nella costruzione di unità navali a prezzi così bassi da fare veramente fremere le ossa. È necessario, onorevoli colleghi, riconoscere la laboriosità del popolo tedesco, anche se non lo si ama. Proprio questa mattina leggevo sul *Globo* un articolo in cui è detto che « i tedeschi hanno ottenuto dagli alleati la possibilità di costruire senza limitazioni tonnellaggio navale da vendere all'estero ».

Voi capite che cosa significa un simile linguaggio. Io mi rendo perfettamente conto della necessità di dare lavoro anche ai cantieri tedeschi che sfamano molte famiglie, ma, agli effetti della concorrenza con la nostra produzione, questa notizia è di una gravità angosciante.

Allora? Preoccupazioni, angosce, titubanze. Qualche dirigente di cantiere, che pure aveva presentato regolare domanda, a seguito di questi avvenimenti si tirò indietro. Si gridò ancora una volta al sabotaggio.

È giusta l'accusa? Io vorrei dire agli onorevoli colleghi che il sabotaggio gli armatori ed i cantieri lo fecero a proprio danno, perché i cantieri hanno detto: costruiamo in proprio e poi venderemo. Guardate che un cantiere in genere lavora per conto del committente ed è una eccezione che lavori per conto proprio. Quindi, questa gente aveva fatto un passo piuttosto imprudente, ma comunque non tale da essere discusso. Però, venuto questo provvedimento, visto che la nave veniva a costare di più in partenza, hanno fermato il lavoro.

Di qui la saggia proposta di legge del nostro Presidente. Io vorrei ricordare che nella discussione che già facemmo (essa fu sempre interessante) dicemmo che la proposta del nostro Presidente era giusta. Noi dicemmo che avevamo fissato un termine in quanto desideravamo che questa legge fosse pronta ed operante, mentre invece ebbe l'effetto inverso. Allora cercammo di sistemare tutto ciò prorogando il termine. E i colleghi della sinistra che avevano il nostro appoggio, furono con noi e proposero di esaminare il punto della proroga del termine. Quindi, il progetto dell'onorevole Angelini fu operante con la proroga dei termini.

DUCCI. In realtà noi dicemmo che la proposta non si poteva accogliere.

ORLANDO, *Relatore*. Comunque sia, quale effetto produsse questo provvedimento? Vero o non vero che c'erano stati atti di sabotaggio o quanto meno cambiamenti di opinione senza alcuna ragione profonda, questa proroga che il ministro veniva autorizzato a concedere ha portato a richiedere la conferma o non della domanda. Io credo che l'onorevole ministro ci potrà dare atto che le domande sono state riferite alla richiesta di rinnovo. Ma quello che vorrei segnalare è il fatto che nessuna domanda fu ritirata dai cantieri.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Che poi non sono state accolte.

ORLANDO, *Relatore*. In questa situazione la legge è tuttora operante? No, perché molte cause hanno influito in questo senso.

Una prima causa che è forse predominante o quanto meno dominante, è quella che riguarda il meccanismo dei finanziamenti. Io so, per esempio, che in questo momento un cantiere del nord, che non cerca altro che di lavorare, si trova di fronte a difficoltà perché deve comprare materiale per la costruzione di una nave, ma non lo può fare perché non ha i mezzi. Quindi, vi è un problema di ca-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

rattere economico e di imposizione economica della legge.

Ma vi sono molte altre ragioni, che sono state riprese dal nostro presidente d'intesa con altri colleghi, da cui sorge la proposta di legge in esame. Ora, al provvedimento, visto nella sua ampiezza, debbo fare un rilievo. L'intento, quale è? È quello di dar luogo a norme le quali rendano operante, nel senso di dare veramente lavoro, la legge iniziale. Ma sotto questo aspetto debbo dichiarare che la proposta di legge non è completa. Io mi permetterò, quale relatore, di proporre degli emendamenti. Per esempio noi, la volta scorsa, un po' alla garibaldina chiudemmo la nostra discussione esaminando i termini prorogati, senza esaminare il resto; cioè non ci accorgemmo che oltre al termine che abbiamo prorogato bisognava prorogarne anche degli altri. Vedremo ciò in sede di emendamenti.

Comunque sia, in questo momento il cantiere di Civitavecchia è chiuso lasciando che 192 famiglie muoiano di fame. Questo l'onorevole ministro lo sa. Ma ciò che io voglio dire alla Commissione è che, all'indomani della nostra discussione, io fui invitato dai colleghi Serbandini e Pertusio onde ascoltare una decina di operai di un cantiere di Pietraligure i quali vennero a chiedere di dar loro lavoro. Ora, questo stesso cantiere ha rivolto un appassionato appello al ministro, invocando che questa preghiera dei suoi operai sia finalmente ascoltata. Voi vedete quanto è bella questa unione di volontà tra capi e maestranze.

Nella stessa situazione di cose si trovano i cantieri di Napoli, la Breda ed altri cantieri. È una situazione che, per lo meno, non è di completa serenità. Si tratta di circa 160 mila persone, tra cantieri e industrie connesse, per cui noi dobbiamo cercare di mettere in grado questi cantieri di finalmente operare. Quindi, in sede di esame degli articoli, consentitemi di proporre quelle varianti, quelle modificazioni e soprattutto quegli aggiornamenti necessari per far sì che la legge sia immediatamente operante. Vorrei pregare il ministro di voler senz'altro sgombrare il terreno da quella che è la difficoltà di movimento pesante di organi burocratici e far sì che questa legge possa essere varata al più presto possibile, in modo che gli operai possano lavorare.

DUCCHI. Io non ho contestato all'onorevole Orlando che il problema principale sia stato quello di non indugiare nella discussione affinché i cantieri potessero lavorare subito.

Mi affido alla memoria dell'onorevole Orlando. Egli ammetterà che in quella sede si era manifestata la chiara intenzione di non andare oltre l'articolo 3.

PRESIDENTE. Esamineremo articolo per articolo e respingeremo quegli articoli che la Commissione riterrà opportuno di respingere.

Una prima parte di questa nostra attività si è esaurita con la legge precedente. Ora, vi sono proposte, vi sono aggiunte già preannunziate (e indubbiamente di grandissimo valore) da parte dell'onorevole relatore. Pertanto io direi di esaminare gli articoli in base ai fini che vogliamo raggiungere: cioè in base alla necessità di dare lavoro ai cantieri e di costruire navi di qualità per la nostra marina mercantile. Vuol dire che se sarà necessario apportare degli emendamenti, li apporteremo con delle proposte da farsi in sede di esame di ciascun articolo. Se poi qualche articolo sarà ritenuto dalla maggioranza superfluo o superato si potrà senza altro respingerlo.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DUCCHI. A nome del mio gruppo, dichiaro che noi voteremo volentieri tutte le modifiche aventi carattere sociale. Mi permetto anzi di sottolineare la necessità di prendere provvedimenti a beneficio della pesca la cui situazione, di una gravità notevolissima, ho già avuto occasione di illustrare a questa Commissione. Il mio gruppo, al contrario, si opporrà decisamente ad ogni aumento dei contributi e alla imposizione di nuovi oneri.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio anzitutto l'onorevole Orlando della sua lucida esposizione dalla quale emerge limpido e chiaro lo scopo di questa legge. Si tratta di sveltire la procedura e quindi di portare finalmente gli scafi in cantiere: purtroppo fino ad ora abbiamo lavorato molto intorno a dei documenti cartacei ma non siamo riusciti che in misura minima, appunto a causa delle pastoie burocratiche, a portare lavoro concreto ai cantieri.

L'onorevole Orlando ha dato una impostazione piuttosto pessimistica al problema. Potrei rispondergli con delle cifre atte ad attenuare, almeno in parte, tale pessimismo, ma andremmo fuori dell'argomento che dobbiamo trattare in questa sede. Comunque, tenga presente l'onorevole Orlando che 100 mila tonnellate di navi sono già in cantiere o prossime ad andare in cantiere: e si tratta di navi di qualità ordinate dalla Finmare. Altre navi da carico e cisterna sono prossime ad andare nei cantieri di Ancona; un'altra è

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

prossima ad essere varata a Taranto, anche essa costruita in applicazione della legge Saragat. È vero che vi sono ancora degli intoppi di carattere burocratico, che in gran parte derivano dalla imperfezione delle leggi e dalla conseguente indecisione di chi ha il compito di interpretarle e di applicarle.

Per quanto riguarda la situazione dei cantieri di Pietraligure, io non starò qui ad elencarvi noiosamente tutto quello che il Ministero ha fatto per evitare la tragica situazione in cui essi si dibattono. I colleghi liguri conoscono le pressioni che abbiamo fatto per ottenere che il Ministero del commercio estero ci desse modo di effettuare la vendita di due navi — costruite peraltro non su ordinazione del Ministero della marina mercantile — che avrebbero dovuto essere cedute alla Russia. La cessione, com'è pur noto, era connessa alla stabilizzazione del prezzo del grano. Sempre per i cantieri di Pietraligure, bruciando tutte le opposizioni di varia natura che da diverse parti mi venivano, ho assunto la responsabilità di ordinare una nave della Sardamare (che sta elaborando il progetto) e che spero possa fra qualche settimana essere messa in cantiere. Si tratta di una nave mista di 2200 tonnellate.

Debbo dichiarare che la cosa che mi ha maggiormente preoccupato da quando ho assunto il Ministero della marina mercantile è l'urgenza di questi problemi, urgenza che continuamente mi viene anche fatta notare dalle commissioni interne, dai rappresentanti dei lavoratori di tutti i cantieri, nonché dai dirigenti e dagli armatori stessi. Si può dire che in questi 45 giorni mi sono quasi esclusivamente preoccupato del problema dei cantieri: ed in verità è questo il problema più pressante, più umano e più grave, che riguarda principalmente il Ministero dell'industria e commercio, l'I. R. I. e i numerosi altri enti preposti ai vari settori industriali, mentre il mio Ministero vi è interessato soltanto di riflesso. Tuttavia ho dato buona parte della mia attività, ripeto, per la risoluzione di questi problemi e posso assicurare la Commissione che nel mio lavoro ho trovato ampia collaborazione da parte di molti colleghi competenti nella materia ed anche da parte dei funzionari del mio Ministero che si sono resi perfettamente conto della necessità di arrivare quanto prima alla copertura totale di tutto il tonneggio previsto dalla legge Saragat. Non pochi sono stati tuttavia gli ostacoli derivanti, come ho già detto, dalla insufficienza o dalla imperfezione delle leggi. Io mi permetto anzi di

pregare la Commissione di varare sollecitamente questa legge che rappresenterebbe un importante strumento di lavoro e che mi consentirebbe un'opera più concreta in questo senso: essa mi permetterebbe forse di chiudere la partita dell'assegnazione del tonneggio previsto dalla legge Saragat entro quest'anno. All'invito del presidente di usare sollecitudine nell'esame di questa legge, unisco pertanto il mio, mettendomi a disposizione della Commissione per tutti i chiarimenti che risultassero necessari.

Concludendo rinnovo il mio ringraziamento all'onorevole Orlando per l'impostazione onesta e realistica che ha dato a questa discussione.

**PERTUSIO.** Anzitutto, poiché l'onorevole ministro ha voluto fare una particolare menzione dei cantieri di Pietraligure, desidero dare pubblico riconoscimento al suo interessamento e alla sua dedizione a questa causa. Il collega Russo ed io abbiamo avuto più volte occasione di interessarlo alla sorte di questi cantieri e abbiamo toccato con mano il desiderio del ministro di superare tutte le difficoltà e di concretamente sovvenire alle necessità degli operai e dei cantieri stessi. Purtroppo la situazione perdurà ancora abbastanza grave e l'opera del ministro dovrà continuare.

Quanto al contenuto della legge che stiamo esaminando, desidero far presente, che dall'esame che ne abbiamo fatto in precedenza e dall'esame della situazione dei vari cantieri che ci proponevamo di aiutare, rilevammo la assoluta urgenza del provvedimento. Discutemmo sui criteri generali della legge e affiorarono dissensi su vari punti, come ha accennato anche il collega onorevole Ducci. Appunto per l'urgenza che il provvedimento presentava, molti di noi che avevano presentato emendamenti, li ritirarono per togliere ogni ostacolo alla sollecita approvazione della legge. Naturalmente debbo dichiarare ora che nell'esame della presente legge tali emendamenti saranno da noi ripresentati e mantenuti.

**SALERNO.** Io mi permetto di far presente che la legge 8 marzo aveva appunto lo scopo di giovare ai cantieri. Evidentemente se oggi ci troviamo nella necessità di varare un'altra legge avente lo stesso carattere, ciò significa che la precedente non raggiunse il fine che si proponeva.

Per la verità io ritengo che le difficoltà per le quali questo scopo non è stato raggiunto siano più che di carattere legislativo, di carattere economico e tecnico. Comunque

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

ammesso che la legge non si sia dimostrata idonea allo scopo, noi dobbiamo rivedere tutta la legge. In fondo ci troviamo nella stessa situazione che fu affrontata nel mese di novembre, allorché, venne proposto di votare soltanto gli articoli 1 e 2, destinati a mettere gli armatori e i cantieri nella condizione di poter lavorare. E si ritenne, di proposito, per guadagnare tempo, di non prendere in esame gli altri articoli che sono quelli che oggi ritornano dinanzi alla Commissione. Come ha detto l'onorevole relatore, quello era un progetto di legge che conteneva due materie; una che atteneva esclusivamente al termine che era scaduto e che avrebbe quasi paralizzato tutti i cantieri, e l'altra che riguardava alcuni ritocchi da fare per rendere più operante la legge. Noi ritenemmo che la proroga dovesse essere sufficiente affinché la legge fosse operante; ma essa non ha avuto questo effetto perché più o meno la situazione, pur non essendo grave come quattro mesi fa, è ancora abbastanza difficile.

Perciò, secondo me, si deve rivedere la legge. Questa è la verità. Perché, in sostanza, che cosa stanno a rappresentare gli emendamenti che propone l'onorevole relatore e quelli degli altri colleghi? Rappresentano la revisione di tutta la legge. Questo è quello che dice anche l'onorevole relatore. Facciamo un esame di coscienza e confessiamo le lacune, le insufficienze, le incompletezze molteplici della legge.

Ora, se questo veramente è il programma che bisogna svolgere per raggiungere lo scopo, se vi sono molti emendamenti (e molti ne saranno presentati) noi potremmo cominciare anche oggi, ma con quale risultato? Si tratta di una materia tecnica e complessa. Noi discuteremmo per otto o dieci giorni. Perciò, allo scopo di poter assolvere adeguatamente al nostro compito (dato che siamo in sede di seconda istanza), e per non creare un'altra legge che abbia bisogno di ulteriori ritocchi, vorrei proporre di nominare una piccola sottocommissione la quale esamini il nuovo testo.

In definitiva, propongo il rinvio della discussione di questo disegno di legge alla prossima seduta in modo che tutti i componenti della Commissione possano esaminare i molteplici emendamenti e chiedo che si nomini una sottocommissione che coordini tutto questo materiale.

PRESIDENTE. Come abbiamo fatto in altre circostanze, io credo che si possa accogliere questo criterio. Siccome molti colleghi hanno già presentato emendamenti ed altri sono annunciati dal relatore, io penso

che si potrebbe procedere così: far stampare tutti gli emendamenti e distribuirli entro lunedì in modo che ciascuno li possa avere a disposizione martedì mattina. Rimanderemo così la discussione di questo disegno di legge alla seduta di venerdì prossimo in modo che ciascun commissario abbia la possibilità di partecipare alla discussione con cognizione di causa.

BORSELLINO. A me pare che vi sia un contrasto fra quella che è l'attuazione di questo disegno di legge e la politica del Governo in questo campo. Mentre da una parte si cerca di dare agevolazioni per le costruzioni navali, soprattutto del grande naviglio destinato alla pesca, dall'altra il settore della pesca attualmente attraversa una crisi notevole per cui le maestranze sono in condizioni di disagio. Io vivo in mezzo a pescatori i quali, anche se riescono a lavorare ogni giorno, non hanno la possibilità di ricavare dal loro lavoro il necessario per vivere. Così può darsi che questi pescatori preferiscano avere il sussidio di disoccupazione perché esso è superiore a quello che è il ricavato del loro lavoro.

Quindi, è opportuno dare contributi maggiori alla pesca.

PRESIDENTE. Si tratta di un dettaglio che discuteremo in sede di articoli.

SERBANDINI. Io ho una mia opinione in proposito, ma desidero riferire alcune cose di carattere generale dalle quali usciranno delle proposte specifiche in merito a ciò che ha chiesto l'onorevole Salerno.

Il collega Pertusio ha fatto la storia della legge. A me pare che noi dovremmo tener presente ciò che dice l'articolo 68 del regolamento. L'onorevole Salerno, praticamente, ha detto che non si poteva discutere questa legge perché la seconda parte di essa non era stata approvata nelle precedenti riunioni. Perciò, dovrebbero passare sei mesi perché possa essere posta in discussione la parte che non abbiamo approvato.

Io ritengo, però, a parte queste considerazioni, che si possa approvare tutto ciò che riguarda le navi da pesca, argomento sul quale eravamo tutti d'accordo.

Desidero inoltre dire qualche altra cosa in merito a quanto ha detto il nostro relatore. Noi siamo d'accordo con voi di approvare qualsiasi provvedimento che tenda a far costruire le navi da chiunque.

Intanto dobbiamo vedere se questa legge sia o no operante. Io ricordo che, quando abbiamo fatto questa discussione in sede di bilancio della marina mercantile ed io stesso

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

denunziati al ministro Saragat questa situazione, egli mi rispose che la legge era operante.

Ma ora la situazione dei cantieri è tale che noi non possiamo risolverla con qualche modifica alla legge, poiché, per risolvere la situazione di crisi generale della marina, occorre guardare il problema più a fondo.

Questa legge, onorevoli colleghi, non risolve il problema. Io non voglio essere l'uccello del malaugurio, ma oggi purtroppo si sta verificando una cosa piuttosto buffa: per ogni nave che si intende far costruire è necessario fare una legge apposita. Di conseguenza, io non mi faccio illusioni: approviamo pure anche questa legge con tutti i ritocchi e gli emendamenti che crediamo necessari, ma saremo ben lontani dall'aver risolto il problema.

Vorrei anzi fare alcune domande al ministro. Gli armatori che sono stati rimessi in termine stanno svolgendo con serietà le trattative? Purtroppo, infatti, mi risulta che fino ad ora si è lasciato un po' la mano libera agli armatori, i quali non vogliono costruire e non vogliono nemmeno che costruisca la Finmare. Sarà bene che, se questo avviene, si aprano gli occhi e si imponga un po' di disciplina ai signori armatori.

Seconda domanda: mi risulta che il 31 gennaio la commissione ha operato una serie di riammissioni in termini. Le relative comunicazioni sono state tempestivamente spedite?

Quanto ai cantieri di Pietraligure dovrei fare alcune osservazioni in aggiunta a quelle già fatte dagli onorevoli Orlando e Pertusio. Da molti si dice che non esiste collaborazione fra operai e datori di lavoro. Tale collaborazione è, anche per noi, una fondamentale esigenza per il buon andamento dei cantieri. La situazione però è piuttosto dura: i padroni non pagano gli operai i quali debbono percepire parecchie mensilità di salario. Ora l'onorevole Pertusio, che conosce i genovesi, sa, come lo so io, che quella è gente che lavora e che si presta a qualunque fatica, ma che non sopporta di non essere pagata giustamente. La verità è, onorevoli colleghi, che la borghesia italiana è incapace di far funzionare delle aziende, di dirigerle, di prendere delle iniziative. Quando guadagnano fior di milioni, allora tutto va bene ed anche gli operai percepiscono la loro paga, sia pure in misura irrisoria. Ma quando gli affari accennano ad andare un tantino peggio, allora la prima misura che si prende è quella di sospendere il salario agli operai. Se questi poi accennano a ribellarsi minimamente od

a protestare, si parla di mancanza di collaborazione.

Guardando poi la legge nel testo che abbiamo sott'occhio, debbo osservare che non mi spiego la presenza dell'articolo 2. Se non erro, infatti, si era deciso di sopprimerlo. Quanto al contenuto dell'articolo 3 invece, tutti siamo d'accordo. Perché, dunque non approvarlo immediatamente? Il resto possiamo rimandarlo, ma non c'è ragione che ci si consigli a rimandare anche questo articolo 3.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Rispondo subito all'onorevole Serbandini. Ho piacere di potergli dire che, per quanto mi risulta (e lo assicuro che sto seguendo la cosa con molta attenzione), gli armatori che noi abbiamo riammesso in termine stanno trattando con molta serietà. Evidentemente io non posso fare il processo alle intenzioni, ma il fatto è che le trattative si svolgono con alacrità. Ripeto che io li seguo da vicino e non manco, quando è necessario, di esercitare pressioni sugli armatori perché non si valgano del termine totale lasciato a loro disposizione, ma mi rispondano prima che scada il termine stesso in modo che io, in caso negativo, possa rivolgermi ad altri. Come ricordava l'onorevole Orlando, le domande sono state numerosissime, quindi stiamo facendo una specie di selezione per vedere di puntare nella direzione della maggiore possibilità di realizzo.

Quanto alla possibilità di rendere operante questa legge, io non sono pessimista come alcuni colleghi mostrano di essere. Credo poi che, anche se lo volessero, gli armatori non avrebbero la possibilità di impedire alla Finmare di costruire. Io ho anzi pregato la Finmare stessa di preparare i necessari progetti perché tutte le navi che devono essere costruite e che vengono rifiutate dagli armatori, siano concesse ad essa. Dirò di più: ho fatto intervenire la Finmare per la urgente preparazione di un contratto con i cantieri di Taranto per la costruzione di una nave da 5.200 tonnellate sul tipo di quelle costruite a Palermo dalla Navalmeccanica per sovvenire quei cantieri che hanno destato in me e nei deputati della zona parecchie preoccupazioni.

Assicuro inoltre l'onorevole Serbandini che le lettere agli armatori riammessi in termine sono state regolarmente e tempestivamente inviate, comprese le numerosissime lettere previste dall'articolo 26 per i pescherècci. È tutto una complessa materia che piano piano sta navigando verso il porto e che io

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

spero possa entrarvi definitivamente quanto prima, nel senso appunto di dar lavoro ai cantieri; ciò che, come dicevo poco fa, costituisce la maggior preoccupazione che io abbia attualmente.

Do assicurazione allo stesso onorevole Serbandini che tutto quello che si poteva fare è stato fatto e che si farà tutto il possibile per l'avvenire per la risoluzione di questi gravi problemi. Io spero fortemente di dimostrare con i fatti che il suo pessimismo è fuori luogo. Io mi guardo bene dal fargli molte promesse: ciò non risponde alle mie abitudini, anche per non trovarmi domani inchiodato alla insolvenza nella eventualità che eventi imprevedibili ed insuperabili mi deludano.

Non seguirò l'onorevole Serbandini sul terreno allettante della critica alla classe borghese. In proposito potrei dire molte cose anche più gravi di quelle da lui dette. Posso soltanto dire che tutto il mondo degli armatori è in ebollizione. L'intervento dello Stato attraverso l'I. R. l. o altri enti del genere od altre iniziative sta, del resto, a significare che è finita l'epoca del pieno imperio della iniziativa privata in tutti i campi. È finita l'epoca in cui dipendeva soltanto da un gruppo monopolistico mantenere in vita o meno tutta una industria. Questa in fondo è la strada che, se si dimostrerà buona fin da questo momento, se cioè ci riuscirà di disciplinare e moralizzare questo intervento dei pubblici poteri, potrebbe condurci a conclusioni care alle aspirazioni ideologiche dell'onorevole Serbandini: alla gestione diretta del popolo delle aziende ed a fare di esse degli strumenti che servano agli interessi della collettività più che agli interessi di gruppi privati.

Ma su questo argomento basta, perché, ripeto, andremmo troppo fuori da quello che è il binario sul quale dobbiamo mantenere la nostra discussione.

Mi dichiaro poi d'accordo con la proposta di rinvio dell'onorevole Salerno: solo vorrei pregare la Commissione di anticipare le sedute per la definitiva discussione della legge in modo da concluderla prima delle vacanze pasquali. Sono invece contrario alla proposta Serbandini di approvare uno o più articoli rimandando il resto; faremmo la solita confusione che non servirebbe certo alla chiarezza del provvedimento.

Prendo poi lo spunto dall'appassionata difesa dei pescatori fatta dall'onorevole Borsellino per avviare ad una dimenticanza da me commessa nel mio precedente intervento.

Dichiaro senz'altro che sono d'accordo sulla necessità di aiutare la classe dei pescatori. Anche questo è un grave problema che presenta molte difficoltà: ed è naturale, perché in questo paese tutto è difficile. Per provvedere in questo campo è evidente che si ledono degli interessi i cui titolari non possono rimanere tranquilli, ma, al contrario, esercitano pressioni nelle maniere più diverse e attraverso mille interventi.

Io mi sto occupando attivamente della pesca nell'Adriatico, nel Mediterraneo, sulle coste della Mauritania, della pesca del merluzzo nell'Atlantico. In una riunione con gli altri ministri competenti discuteremo presto un progetto per la costituzione di una società alla quale intendiamo assegnare un certo tonnellaggio di navi da pesca. Ciò comporterà la creazione di una industria in una città del Mezzogiorno con i conseguenti benefici che è facile immaginare. In questo senso nei giorni scorsi ho scritto una lettera al ministro Segni in modo che le interferenze fra i due Ministeri abbiano a cessare, in modo che abbia a cessare l'urto di competenze: questo è un obiettivo che io intendo raggiungere assolutamente. Ogni difficoltà sarà certamente superata.

Naturalmente, e molto probabilmente assai presto, questo problema della pesca lo dovremo riesaminare perché il Ministero sta elaborando un apposito provvedimento, tenuto conto dell'esperienza di questi anni.

ORLANDO, *Relatore*. Innanzi tutto sono lieto che il ministro abbia accennato a questa importante questione della pesca.

Questa collezione imponente di emendamenti spero dia la sensazione che la questione è stata studiata a fondo. Questi emendamenti si preoccupano appunto del fatto che l'altra volta abbiamo prorogato il termine per gli armatori ma ci siamo dimenticati di prorogarlo per i cantieri.

L'onorevole Serbandini deve ricordare che quel miliardo e più che è stato disposto con un articolo della legge, per la costruzione da parte dello Stato di piccoli piroscafi che devono far servizio per le isole, è a disposizione del ministro il quale, spero saprà cosa farne. Sarebbe bene che il ministro premesse in un determinato modo affinché questo miliardo sia messo a disposizione dei nostri cantieri.

Vi è l'articolo 4 che è di carattere squisitamente tecnico e vi è un altro termine relativo ai raggruppamenti, di cui ci siamo dimenticati l'altra volta.



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MARZO 1950

Tutto questo che vi ho accennato sta a significare che la legge va rivista a fondo. Sotto questo punto di vista io aderisco alla proposta dell'onorevole Salerno, appoggiata sia dal presidente che dal ministro, di nominare una sottocommissione che esamini questi vari problemi in modo adeguato.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Serbandini chiede specificatamente che si esaminino subito i primi tre articoli.

**SERBANDINI.** Desidero aggiungere questo: che oltre all'articolo 3 si esaminino tutti quegli articoli sui quali non vi è contestazione e che tutto il resto del problema sia esaminato nel modo cui ha accennato l'onorevole Orlando.

**PRESIDENTE.** Io avevo proposto la nomina di una sottocommissione, la quale però, in sostanza, penso potrà dare dei risultati molto relativi poiché in seno ad essa non sarà tanto facile realizzare quella unanimità di consensi che è necessaria, per cui poi torneremo a ridiscutere tutto in Commissione.

Perciò proporrei di far pervenire gli emendamenti ai commissari entro martedì e di tenere due riunioni, una giovedì e l'altra venerdì, in modo da completare così l'esame della proposta di legge.

Penso che vi sia una urgenza particolare per l'approvazione di questa legge, date le particolari situazioni dei cantieri.

Perciò, in queste condizioni, propongo, come ho detto, di discutere questa legge in due giorni consecutivi, e, nel caso, esaminare la proposta dell'onorevole Serbandini in quella sede.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione segreta sui disegni e sulla proposta di legge approvati nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico i risultati della votazione segreta:

#### Proposta di legge:

**SALIS:** « Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento » (1144):

Presenti e votanti . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	34
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

#### Disegni di legge:

« Anticipazione di fondi da parte del Tesoro dello Stato alla gestione mutui per il personale delle ferrovie dello Stato » (1039):

Presenti e votanti . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	34
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

« Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegrafici per gli esercizi 1947-48 [e 1948-49] » (1114):

Presenti e votanti . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	35
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

#### Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Borsellino, Cara, Caroniti, Colasanto, Corona Giacomo, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Firrao, Gallico Spano Nadia, Giavi, Giulietti, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Mazza, Momoli, Monterisi, Monticelli, Orlando, Pertusio, Petrucci, Reggio D'Acì, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Spoleti, Tomba, Veronesi e Viale.

#### È in congedo:

Nicotra Maria.

**La seduta termina alle 13,5.**