

LXXXIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 23 SETTEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDICE	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	2341
Interpellanza (Svolgimento):	
PRESIDENTE	2341
GUADALUPI	2342, 2359
SALERNO, <i>Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile</i>	2353
Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:	
PRESIDENTE	2361
DE MARTINO FRANCESCO	2361
CAPALOZZA	2361
COVELLI	2362
AMADEO	2362
CAPPI	2362
PRETI	2363
ALMIRANTE	2363
BENVENUTI	2363
GEUNA	2363
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Mini- stero dei trasporti per l'esercizio finan- ziario 1948-49 (10)	2363
PRESIDENTE	2363
IMPERIALE	2363
CAPACCHIONE	2367
Trasmissione dal Senato di un disegno di legge:	
PRESIDENTE	2367

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Chieffi, Giammarco e Gui.

(Sono concessi).

Svolgimento di una interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza degli onorevoli Guadalupi e Semeraro Santo, al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri della marina mercantile, dell'industria e commercio e dei trasporti:

« Per conoscere — considerato urgente ed improrogabile risolvere il grave e sempre trascurato problema del porto di Brindisi e la conseguente necessità di inserirlo nell'attività dei traffici portuali nazionali ed internazionali; tenendo presenti i pregi naturali, la storica importanza geografica, l'attrezzatura tecnica e la efficienza ricettiva di quel porto e la notevole capacità tecnica delle sue maestranze, da diverso tempo senza lavoro — quali provvedimenti urgenti, di concerto tra loro, intendano adottare per una soluzione di carattere sostanziale e di continuità; per cui si propone: a) comprendere il porto di Brindisi tra quelli che dovranno maggiormente essere impiegati per tutte le operazioni di traffico mercantile conseguenti all'attuazione del piano E. R. P. e particolarmente per quelle di imbarco e sbarco delle diverse merci destinate al consumo ed all'impiego nel Mezzogiorno; b) sviluppare la sua funzione, in rapporto alle notevoli esigenze dell'attività turistica ed al traffico internazionale di passeggeri, per il passato molto fiorente; c) concedere tariffe ferroviarie di favore per il traffico di tutte

La seduta comincia alle 10.

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta antimeridiana.

(È approvato).

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

le merci da importare ed esportare in mercati esteri; d) unificare e livellare i noli e le tariffe di lavoro dei porti, onde evitare squilibri e concorrenze, tuttora esistenti a motivo del maggior privilegio conseguito da alcuni porti settentrionali; e) riattivizzare la linea di cabotaggio con particolari facilitazioni».

L'onorevole Guadalupi ha facoltà di svolgerla.

GUADALUPI Onorevole signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, voglio seguire per un solo istante il linguaggio che, in linea amichevole, ha usato con me l'onorevole Salerno in un brevissimo incontro di ieri sera, per dirvi che finalmente oggi stiamo entrambi per dare alla luce qualche cosa.

Io, nella qualità di interpellante, con questo mio intervento, starei per dare alla luce dei quesiti che stimo creature forti e capaci, mentre l'onorevole Sottosegretario alla Marina mercantile, come rappresentante del Governo, starebbe per dare alla luce delle risposte, che ritengo creature fragili e deboli: ho la presunzione di giudicare, sin da questo momento, che dalla competizione ne usciranno meglio le mie creature!

È il nostro un dialogo; data l'assenza di quasi tutti i nostri colleghi, potrebbe sembrare inutile, mentre — per quanto io penso — serve ugualmente a spiegare in termini precisi e alla Camera e al Governo, responsabile della politica, ed all'opinione pubblica di tutto il Paese, quanto preoccupante e grave sia la situazione del traffico nei porti dell'Italia meridionale e, in particolare, di quello di Brindisi. Sono altresì convinto che le istanze, contenute nella interpellanza, non potranno trovare soddisfacente risposta da parte del Ministro interrogato; andiamo infatti constatando di giorno in giorno come il Governo difetti di una chiara linea politica, anche nell'indirizzo di questo importante ramo della economia.

Probabilmente, onorevole Sottosegretario, nella prima parte della interpellanza, cioè nelle premesse riguardanti le condizioni obiettive del traffico mercantile nel porto di Brindisi, potremo trovare un accordo con lei ed il consenso del Governo, ma certamente nelle conclusioni sarà difficile poter mantenere una linea di intesa che risolva integralmente la crisi che vado a prospettare.

Se dovessi limitarmi alla superficie del grave problema che ho sollevato, nel solo interesse delle popolazioni di Brindisi e non dovessi, invece, affrontarlo in pieno, sviscerando a voi la vera e reale situazione, che da

tempo si trascina insoluta, forte della notizia apparsa proprio ieri sul giornale d'Italia (21 settembre) e che non vi leggo, dovrei, se non ritirare la interpellanza, dare alla stessa uno sviluppo meno profondo ed un significato diverso. Ma, dappoiché non sono solito credere a queste forme di sanatoria e preferisco piuttosto andare sino in fondo ai problemi di cui mi interesso e per i quali discuto, non posso certo trovare soddisfazione alcuna nella notizia dell'arrivo nel porto di Brindisi del piroscafo Americano *Ponee De Leon*, con un carico di 9.000 tonnellate di farina E. R. P. Potrei dire soltanto che siamo forse all'inizio, della buona strada che si dovrebbe seguire, ma che non abbiamo per nulla risolto il problema.

Se dovessi ancora, per offrire una coloritura politica al mio intervento, dare eccessivo credito a quanto scrive la *Gazzetta del Mezzogiorno* di ieri, che vorrebbe far credere ai lettori che l'assegnazione e l'arrivo del citato piroscafo di farina nel porto di Brindisi, sia conseguente all'azione svolta da qualche illustre parlamentare di quella circoscrizione, dovrei limitarmi a criticare questo costume malsano. Ciò ha una modesta ripercussione politica ma, comunque, dimostra come il costume politico di alcuni parlamentari dei nostri tempi sia uguale se non peggiore a quello dei parlamentari di alcune diecine di anni fa. Non dispiaccia ai colleghi di maggioranza se mi permetto di avanzare una parola di critica a questo costume, nella speranza che tutti noi spendiamo buona parte della nostra attività giornaliera per ottenere soddisfazione e risoluzione alle diverse istanze che presentiamo, nell'interesse dei nostri rappresentati; ma è altrettanto vero che non debba molto apprezzarsi quel tale di noi che faccia apparire sulla stampa, come merito squisitamente personale, il conseguimento di una qualsiasi cosa. Credo che non debba trovare una sfavorevole eco questa mia tesi e da parte vostra, onorevoli colleghi, e da parte dello stesso onorevole Sottosegretario che, a quanto mi risulta, per la sua attività politica e ministeriale non si è curato, almeno sino ad oggi, di far apparire sulla stampa che « grazie al suo interessamento i porti di Brindisi, Genova, Napoli, Venezia etc. hanno avuto assegnati uno o più piroscafi di carbone, farina, o altro... » C'è invece chi ama seguire questa via e questo poco garbato costume politico e, pur non avendo nulla da temere perché appartenente al Partito di maggioranza, si preoccupa più che della sostanza dei problemi, di una poco simpatica recitazione personale sui giornali.

Questo piccolo incidente, che ho richiamato alla vostra attenzione, pur non avendo grande importanza, mi consente in questo momento di rivolgere all'onorevole collega del mio collegio professor Caiati, sempre assente nella attività parlamentare, un fraterno e amichevole richiamo a voler desistere da questi atteggiamenti, che suonano offesa al nuovo costume politico, resosi necessario in questa nostra democrazia repubblicana.

La mia interpellanza, che porta la firma del collega Santo Semeraro, risale, per la storia, al primo di luglio: a distanza di due mesi e mezzo e più, essa rimane nel suo pieno valore di attualità. Sforzandomi di essere preciso e preoccupato di non trascurare nessun punto dei problemi sollevati, svilupperò, nel tempo consentitomi, le richieste formulate, documentando con alcuni dati e cifre alla mano.

Nei precedenti remoti della vita di questo ramo del Parlamento, non vi è nulla in merito al porto di Brindisi. In quelli più vicini nel tempo, vi è solo una interrogazione presentata, durante l'attività dell'Assemblea Costituente, da alcuni deputati qualunqueisti che non sono più tornati in questa Camera e che allora erano stati eletti nella Circo-scrizione Ionico-Salentina. Credo che uno di essi, l'onorevole Ayroldi Carissimo, sia conterraneo dell'onorevole Sottosegretario di Stato alla Marina mercantile.

Per il passato evidentemente non vi era necessità di prendere iniziative, sì da portare in discussione simili problemi. Infatti non vi è mai stata una crisi così profonda e sensibile, come quella attuale, nella vita economica del porto di Brindisi. Quelli erano però tempi molto diversi dagli attuali. La interrogazione dei colleghi qualunqueisti — peraltro — non ebbe mai alcuna risposta dal Governo: pure eravamo nel settembre del 1947, ossia già in periodo di crisi del traffico mercantile e marittimo.

Ancor prima di illustrarvi le premesse di fatto vorrei, onorevoli colleghi, dirvi che quando noi discutiamo di un problema territorialmente circoscritto, come quello che riguarda la crisi del porto di Brindisi, non dobbiamo dimenticare che questo problema, anche se provinciale, più volte può assurgere a problema di interesse nazionale. Non dobbiamo, d'altra parte trascurare i precedenti del problema di cui si dibatte: vale a dire non dovremmo trascurare tutta la magnifica e notevole attività svolta dal porto di Brindisi per poter, conseguentemente, studiare le cause, che oggi determinano sì spaventosa

crisi. Dal che ne deriverebbe l'accoglimento o meno delle segnalazioni rivolte al Governo, per le indilazionabili decisioni.

Il quadro preciso è questo: Brindisi agonizza, la sua vita marinara è a sussulto. Brevi e molto frettolosi respiri, il più delle volte determinati da pressioni politiche, interrompono il coma e fanno sperare alla nostra gente nella salvezza, ma solo per pochi giorni. Poi si ricade nella inerzia mortale. Occorre sanarla questa tragica situazione! E subito!

Brindisi, dal termine della guerra ultima, salvo il periodo in cui ha potuto avere un maggiore respiro nel suo porto per i rifornimenti degli Stati Uniti di America, prima per il Piano U. N. R. R. A. e poi per quello A. U. S. A. (chiamiamoli anche essi piani: è parola a cui bisogna abituarsi!), salvo questa breve parentesi, ha subito un periodo di profonda crisi. Sono molti i giornalisti, che, pur non invitati dagli ambienti politici economici o sindacali della nostra provincia si sono voluti rendere conto di persona di questa triste situazione constatando, ed hanno visto lo squallore del nostro porto, oggi deserto. In tutti gli articoli apparsi sul *Giornale d'Italia* ed altri, come sulle riviste *l'Europeo* e *Omnibus* è inquadrata nella sua realtà la situazione della odierna crisi al confronto con quella florida del passato. Ho qui con me sott'occhio questi articoli, ma non credo sia il caso di leggerli, in quanto presumo che tanto lei, onorevole Sottosegretario, quanto voi colleghi, li abbiate già letti.

Siamo di fronte ad una situazione di preagonia: il porto di Brindisi che è sempre stato il porto dell'Oriente, grande per i suoi pregi naturali che nessuno può disconoscere, in grado di ricevere nei suoi seni diecine di bastimenti, con maestranze perfette e laboriose, più volte additate ad esempio da armatori, spedizionieri e capitani italiani e stranieri, non conta soltanto sulla sua gloriosa storia, quanto sulle capacità recettive e sulle attrezzature moderne e sulle possibilità di riprendere il suo posto.

Molte cose potremmo ricordare in questa Assemblea, se amassimo fare della retorica; potremmo così rievocare la importanza del porto di Brindisi nel periodo della storia romana, in quello delle diverse guerre che sul mare Adriatico tra popoli in contesa si combatterono, nel periodo delle Crociate, nel periodo storico che precedè e seguì il grande avvenimento della inaugurazione del Canale di Suez ed avremmo, in tal modo, rappresentato solo una parte delle glorie e della gente e del porto di *Brundisium*.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

Dicevo poco fa che, in tal maniera, non esamineremmo a fondo il problema sicché, nostro malgrado, dobbiamo invitare i colleghi, amanti di storia, a rileggere i molti volumi che parlano dal periodo di Roma ad oggi di quel grande porto.

Oggi constatiamo, purtroppo, che da parte del Governo, soltanto in determinati momenti, in quei momenti che io definisco di « sussulto sociale », cioè quando si ha di fronte una agitazione di categoria o di categorie diverse di lavoratori, quasi sempre appoggiate dalle organizzazioni economiche, politiche e sindacali, prospettanti tutte la gravità di un determinato problema, vi è da parte del nostro Governo e solo per la preoccupazione determinata dall'ordine pubblico, la volontà di risolvere quel problema, quella crisi per quei giorni, per quelle poche settimane soltanto. E si provvede così, in linea semplicemente contingente. La critica che io in questa sede rivolgo al Governo ed all'onorevole Sottosegretario di Stato alla marina mercantile, che qui lo rappresenta, è questa: quando si affronta un problema, sì importante e di natura così delicata per le conseguenze che nel campo economico e sociale può determinare, si deve avere una linea precisa da seguire nel tempo. Non si può pensare di risolvere una crisi, che si potrae da più di due anni, con provvedimenti di carattere provvisorio: vale a dire assegnando, per le pressioni politiche o per le agitazioni sociali o per le sollecitazioni di organismi economici, uno o due piroscafi di carbone o di farina ogni due mesi, per il respiro di una intera provincia. Occorre, a mio avviso, avere un programma preciso che salvaguardi non solo la economia di una o più province o di una regione ma quella della intera Nazione. Solo così si può risolvere la crisi che da tanto tempo affligge i porti dell'Italia meridionale. Parlando oggi in favore del porto di Brindisi desidero spendere poche parole in favore di tutti i porti, grandi o piccoli che siano, possano o non considerarsi alla stessa altezza del porto di Brindisi, dell'Italia meridionale, dalla Calabria alla Sicilia, alla Puglia, che attraversano tutti un altrettanto grave periodo di crisi. Si tratta di prendere delle iniziative coraggiose, di decidere, una volta per tutte, se è opportuno per la nostra economia e per la nostra bilancia finanziaria, arrivare ad una ripartizione preventiva delle navi, in rotta per l'Italia, con merci assegnateci per il Piano E. R. P. Non bisogna continuare negli stessi errori del passato; è meglio decidere per una

risoluzione di carattere definitivo, determinata da ragioni d'interesse economico più che da un movimento o sussulto sociale o da pressioni politiche in questa o quell'altra città portuale d'Italia. Solo abbandonando risoluzioni che sono troppo improvvisate e provvisorie, voi del Governo potrete affrontare il gravissimo problema dei traffici mercantili nei porti dell'Italia meridionale e portare a compimento un qualsiasi programma.

A questo punto credo doveroso informare i colleghi, sia pure brevemente, di quella che è stata la grande attività sul traffico mercantile e di passeggeri del nostro porto. Dal 1870 al 1914 Brindisi ha attraversato uno dei più luminosi periodi della sua attività marinara. Nel periodo precedente l'inizio della guerra mondiale, nel 1914 cioè, essa riceveva ben 1603 navi per 2.859.000 tonnellate di stazza, avendo un movimento complessivo di 361.419 tonnellate di merci varie e di ben 54.310 passeggeri. Sono queste cifre colossali che oggi non possono più paragonarsi alle attuali davvero irrisorie ma, che, a mio avviso, debbano essere citate in questa Camera.

Solo in tal maniera, potendo fare un rapido parallelo tra la situazione di ieri e quella di oggi, il rappresentante del Governo ed anche voi, che cortesemente mi seguitate, potrete trarne le conseguenze. Analizzeremo poi le cause di natura economica e politica che determinano la paralisi dei traffici marittimi nei porti meridionali d'Italia.

Allo scoppio della guerra vi fu interruzione nella vita commerciale nel porto di Brindisi. Esso fu chiamato, come altri porti d'Italia, ad altri compiti di diversa e più difficile natura: li assolse con dignità ed onore. Mentre molti dei suoi figli, combattenti sul mare sono periti nella difesa degli interessi nazionali, essa per le prove di sacrificio di tutta la sua gente, fu premiata con la Croce di guerra al valore militare. Anche allora, come nella ultima guerra, essa fu sede del Quartiere Generale dell'Alto Comando Navale Interalleato, si ebbe da parte degli Alleati il riconoscimento delle sue capacità e del suo merito. Durante quel periodo poté contare, notino e ricordino questa cifra, ben 280 navi ancorate alla fonda o ormeggiate alla banchina, nei due seni interni ed in quello esterno.

Fra le due guerre, particolarmente durante il periodo di tempo che precede quella del 1940-45, il traffico di merci e passeggeri si svolgeva con regolarità e continuità: negli ultimi anni, dal 1937 al 1939, era davvero

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

confortevole volgere l'attenzione alle statistiche del traffico merci e passeggeri di questo porto. A parte l'esistenza di ben 160 linee aeree e marittime che collegavano Brindisi con i principali porti dell'Italia e del Mondo, essa continuava ad essere in quel periodo la sentinella avanzata dell'Italia verso il Levante e l'Oriente, il porto di transito con tre continenti.

Nel 1938 le statistiche ufficiali hanno classificato il porto di Brindisi quarto dei porti d'Italia, per il movimento dei viaggiatori che si era avuto. Vi entrarono ben 1.448 navi mercantili per 2.694.000 tonnellate di stazza lorda, vi furono imbarcate e sbarcate 131.000 tonnellate di merci e n. 50.496 passeggeri. Nel 1939 ci fu una leggera contrazione e nel numero delle navi entrate e nel tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate e così sino a quando scoppiò la guerra nel 1940. Durante la guerra il porto Brindisi ha nuovamente dimostrato di essere all'altezza dei grandi compiti che gli vennero assegnati: confermò il suo buon diritto alla classificazione di porto militare di prima grandezza, porto cioè di avanguardia e di sicurezza dell'Italia. Soffrimmo anche noi le tristi conseguenze della guerra, avemmo delle perdite e dei gravi e seri danni, anche nelle strutture e nelle attrezzature portuali. Ma la nostra gente e particolarmente le nostre maestranze portuali, ancora una volta, confermarono le doti di capacità e di sacrificio, affermandosi come le migliori nelle difficili operazioni di imbarco e sbarco di tutto il materiale necessario alle operazioni di guerra. Chi di voi, onorevoli colleghi ha avuto la possibilità di passare e trascorrere alcune ore nella nostra città, quale ufficiale o soldato dall'inizio della guerra al termine della stessa (1940-1945) ha potuto facilmente constatare oltre le bellezze naturali del porto, la capacità recettiva dello stesso, le qualità superiori delle maestranze portuali ed il volume del traffico merci e passeggeri che intenso si sviluppava in quegli anni. E gli Alleati più volte lo esaltarono!

Superiamo, per amore di brevità tutto il periodo della guerra e portiamoci a fare una disamina, di fronte a questo passato di gloria e di lavoro, del come si è arrivati alla crisi, sviluppatasi dalla fine del 1945 ad oggi.

Nel 1946 sono arrivate 454 navi della stazza di tonnellate 360.788; merci imbarcate e sbarcate tonnellate 112.563 e 64.017; passeggeri sbarcati n. 2.359, imbarcati n. 38.

Nel 1947 navi arrivate 429 della stazza di tonnellate 344.458; merci sbarcate tonnellate 122.729, imbarcate tonnellate 27.257;

passeggeri imbarcati n. 45 e sbarcati n. 149. Durante il primo semestre del 1948 sono state imbarcate e sbarcate merci per tonnellate 58.410, in confronto di tonnellate 85.989, nel corrispondente semestre 1947. I dati che vi cito mi sono stati forniti da fonte attendibilissima.

Di fronte a queste cifre ci sarebbe davvero da piangere, anche perché noi meridionali non possiamo evitare di raffrontare la nostra situazione di crisi, comune a tutti i nostri porti, con quella privilegiata dei porti dell'Italia settentrionale.

L'amico e compagno Faralli me lo permetta: se dovessimo fare un raffronto non superficiale, ma profondo, tra il traffico incerto nei nostri porti e floridissimo nel porto della sua Genova, saremmo costretti, indubbiamente, a denunciare una grave sperequazione nella distribuzione del naviglio viaggiante per l'Italia con le merci E. R. P.. Non so se questa sperequazione dipende dalle maggiori possibilità di successo che hanno gruppi politici, economici e sindacali dell'Italia settentrionale, particolarmente quelli della Liguria, o dalla maggiore convenienza dei privati importatori ed esportatori o piuttosto, come io modestamente penso, dalla mancanza di un piano organico, di ripartizione delle navi in arrivo, del Ministero della Marina mercantile e quindi del Governo, che più volte hanno confermato maggiori simpatie per quella parte dell'Italia. Avanzo in questa sede dei dubbi, delle preoccupazioni che sono di carattere personale, ma che comunque meriterebbero risposta, per cui prego l'onorevole Sottosegretario di Stato di volermi rispondere con estrema precisione e chiarezza, impegnando la sua persona, il Ministro della marina mercantile onorevole Saragat e tutto il Governo. Noi abbiamo il diritto, per trarne le dovute conseguenze, di conoscere come il Governo ha inteso impostare la sua linea politica in questo settore della vita economica nazionale. Dobbiamo anche sapere quali sono le vere ragioni che creano questo diverso trattamento per i porti dell'Italia.

Non sembri questo, onorevole Sottosegretario un attacco indirizzato alla sua persona, determinato da movente « di campanile ». Mi rendo esattamente conto dei fattori tecnici ed economici che causano queste diverse situazioni nei porti meridionali ed in quelli settentrionali. Ritengo comunque, sia profondamente giusto che io segnali questo risentimento comune a tutti gli strati sociali delle popolazioni meridio-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

nali e lo stato di disagio particolare per i lavoratori portuali e per le organizzazioni economiche interessate al traffico mercantile marittimo, pur sperandosi di una qualsiasi soluzione. Questo voto, per cui si richiede un preciso impegno da parte del Governo, è stato di recente espresso nel Convegno dei porti dell'Italia meridionale, che la città di Brindisi il 2 di settembre ha avuto l'onore di organizzare.

Noi siamo pronti ad accettare qualsiasi disciplina il Governo intenda adottare in questo campo. Rendendoci conto delle difficoltà che si presentano, stimiamo utile richiamare il Governo alle dannose conseguenze a cui il Paese è, purtroppo, condannato per la politica estera che dal termine delle ostilità a oggi si va seguendo. Indubbiamente, cari colleghi, non si può disconoscere che tanto il grande porto di Brindisi, quanto altri dell'Adriatico e dello Ionio hanno, per il passato, prima dell'ultima guerra mondiale, esercitato funzione di porti di traffico e di congiungimento con l'Estremo Oriente, con l'Oriente, con il Levante e con tutti i Paesi dell'altra sponda dell'Adriatico. Ma dal momento che una barriera ci ha diviso da quei popoli, che potrebbe superarsi solo con il cambiamento di indirizzo nella politica estera che voi, ostinati, sordi alle esortazioni più volte rivoltevi da questi banchi continuate a seguire, è chiaro che il porto di Brindisi, come quello di Bari, di Taranto ed altri, hanno dovuto subire questo pauroso arresto di traffico merci e passeggeri.

Voi, uomini di Governo, responsabili della politica del Paese, dovete seriamente preoccuparvi delle conseguenze di danno alla economia del nostro popolo che comporta un simile atteggiamento di assoluta intransigenza verso i Paesi a nuova democrazia. È questa politica estera che determina questo stato di incertezza nel commercio e nel traffico mercantile, che immiserisce decine di migliaia di lavoratori portuali dell'Italia meridionale e dell'Adriatico, che rende sempre più difficile sino alla completa paralisi il commercio e l'industria meridionale che tracciano per il passato la loro linfa vitale dallo sviluppo dei rapporti commerciali di importazione ed esportazione con tutti i Paesi dell'altra sponda dell'Adriatico, con cui oggi, disgraziatamente, voi non volete avere rapporti ed inaugurare trattati di commercio duraturi e vantaggiosi per il nostro popolo.

Da chi dipende questa grave situazione? Forse da quelle povere popolazioni che attendono non certo un miracolo da parte

vostra, quali uomini di Governo, che ormai disdegnano le solite vuote parole o scritti di incoraggiamento con il carattere contingente e provvisorio o piuttosto dalla infelice politica che nelle relazioni internazionali voi ci ripetete essere costretti a seguire? Potremmo chiedere a lei, onorevole Sottosegretario, iscritto ad un partito socialdemocratico: condivide tale linea di politica estera? Dalle cifre che ho prima ricordato si ricava la forte riduzione nel traffico che il porto di Brindisi ha subito: terminato l'arrivo delle merci U. N. R. R. A. e di quelle AUSA destinate all'Italia ed all'Albania, si è fiduciosamente atteso che fosse inaugurato un periodo di equa distribuzione delle merci in arrivo per l'attuazione del Piano E. R. P. C'era da attendersi che, una volta approvati gli accordi bilaterali del Piano Marshall, i Ministri competenti avessero provveduto per un piano armonico e coordinato di distribuzione.

Orbene, onorevoli colleghi, so già quali saranno le obiezioni che il rappresentante del Governo contrapporrà alle mie istanze. Mi si potrà dire: certo, noi, Governo italiano, non possiamo aumentare il volume delle merci, non possiamo cioè pretendere dall'America assegnazioni maggiori di quelle previste e stabilite nel Piano, con aumento di tonnellaggio o di grano o di carbone o di combustibile o di macchinari o di altro. A questa obiezione, che riconosciamo logica, noi contrapponiamo: poiché è fissato nella convenzione, approvata dalla vostra maggioranza parlamentare, il tonnellaggio complessivo e specifico delle merci e dei macchinari assegnati all'Italia e si sa già preventivamente (questo lo diciamo confortati dal quadro degli arrivi di navi con merci E. R. P. pubblicato sul Bollettino quindicinalmente edito dal C. I. R.) quali e quante siano le merci che debbono arrivare, quanti piroscafi siano in rotta per l'Italia, nulla impedirebbe al Governo, se non la perdita di ben intuibili simpatie di determinati ambienti economici dell'Italia settentrionale, di istituire un Comitato Ministeriale o Interministeriale di coordinamento del traffico mercantile. Questi avrebbe precisamente il compito, per i cinque anni di attuazione del Piano E. R. P., di assegnare, a seconda degli arrivi di navi, delle esigenze delle diverse regioni d'Italia, i piroscafi a questo ed a quell'altro porto. Perché, onorevole Salerno, questa voce che più volte è stata a lei ed agli altri uomini di Governo elevata dalle organizzazioni economiche e, in termini più

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

precisi e categorici, dalla Federazione dei lavoratori portuali, non è stata mai accolta e neppure presa in seria considerazione?

Certamente lei avrà ricevuto questo bel giornale di categoria *Il Faro*, organo mensile della Federazione italiana dei lavoratori del Porto ed avrà quindi presenti i loro voti. Che cosa hanno chiesto i 23.000 lavoratori portuali d'Italia? Hanno presentato un ordine del giorno, sin dal maggio scorso, con cui invitavano il Governo a coordinare i traffici nei porti d'Italia attraverso la ricostituzione del T. R. A. S. C. O. M. Avete o non presente le recentissime risoluzioni, adottate dal Congresso degli stessi lavoratori portuali, tenutosi in Bari dal 12 al 14 di questo mese ed al quale voi, forse preoccupati del fatto che si sarebbe quella Federazione dichiarata unitaria sotto la C. G. I. L., siete rimasti assenti? E lei mi deve dire, mi deve rispondere e spiegare le ragioni per cui il Governo non ritiene di poter arrivare ad un provvedimento che stabilisca tale coordinamento.

Noi pensiamo che, creato questo Comitato ministeriale o interministeriale, cui dovrebbero partecipare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori interessate, e degli Enti economici dell'armamento, del commercio e dell'industria, facilmente si risolve la crisi di tutti i porti dell'Italia meridionale.

Voi direte certamente... « ma, se noi sappiamo che vi è già un quantitativo stabilito di merci viaggianti, se cioè conosciamo che nella prima settimana, per esempio del corrente mese sono in viaggio dieci navi di grano destinate al consumo in Italia come possiamo considerare soltanto il problema della provincia di Brindisi fuori da quelli di tutte le altre provincie d'Italia? ». È precisamente in risposta a queste vostre preoccupazioni che si profila urgente la necessità di un piano di coordinamento e di disciplina, dettato dalle esigenze di tutta la popolazione italiana e, in linea particolare, delle categorie di lavoratori dei porti. Si tratta di arrivare, specie se si tien presente lo sviluppo che dovrebbe avere per lo spazio di cinque anni, il piano E. R. P., che così nobilmente avete regalato all'Italia, ad emettere provvedimenti duraturi e non più contingenti. A noi della opposizione pare che, sino a questo momento, vi siate mossi su un terreno diverso; siete contrari a questo genere di risoluzione.

Ho qui tra le mani la lettera, datata 1° settembre 1948, che il vostro Ministero della marina mercantile tramite il solito circolo burocratico e vizioso, delle Capitanerie di

Porto, ha indirizzato alla Compagnia Portuale N. e S. Briamo di Brindisi. Ancora una volta avete dato la dimostrazione del come non intendiate risolvere in pieno la crisi, preferendo mantenervi in equilibrio... e pensare che i nostri lavoratori portuali si sono sempre mantenuti tranquilli e fiduciosi nella vostra opera. È d'uopo appunto ricordare, invitando a non speculare su questa situazione, che i lavoratori del porto di Brindisi hanno sempre atteso, in ispecie dal 18 aprile in poi, che il Governo realizzasse i programmi annunciati durante la campagna elettorale. Tutti ricordano, tra l'altro, le promesse fatte dall'allora Ministro Cappa. Voi per tutta risposta, affetti da amnesia, ripetete: « Questo Ministero non mancherà di seguire il traffico di questo porto, svolgendo tutto il proprio interessamento per un adeguato sviluppo del traffico stesso ». In questa lettera avete confermato di non volere accogliere le istanze che vi abbiamo già presentate. E non credo che mancherebbe la possibilità di mettere d'accordo il Ministro della marina mercantile con i Ministri dei trasporti, dell'industria e commercio, con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e con il Ministro incaricato del C. I. R. Ed allora perché questo non fate? Si rinnova la nostra preoccupazione perché voi amate troppo le risoluzioni provvisorie e respingete, dai vostri programmi, quelle definitive.

Voglio citarvi brevemente un piccolo fatto che denota la incompetenza in materia di alcuni organi ministeriali. L'Alto Commissario per l'alimentazione, che mi dispiace non sia qui presente, con una sua circolare indirizzata alle Compagnie portuali dell'Italia Meridionale ha creato uno stato di agitazione e di malcontento tra i lavoratori del porto.

Ripeto qui, avanti a voi onorevoli colleghi, quello che ebbi l'onore di dire nel primo congresso dei porti dell'Italia meridionale.

L'Alto Commissario per l'alimentazione, nella richiamata circolare, inviata tramite il Ministero della marina mercantile, ricordava e precisava che vi era una ragione essenziale per cui non si poteva arrivare ad una assegnazione maggiore di quella in atto di piroscafi con grano o farina, consistente nel fatto che mancherebbe un *hinterland* nella provincia di Brindisi ed in quella di Lecce, capace di assorbire, per il consumo di quelle popolazioni, un notevole quantitativo di grano o di farina, e che quelle provincie difetterebbero di sufficiente capacità molitoria. Ma quello che più conta il porto di Brindisi è stato classificato « secondario » per queste deficienze. Ebbene,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

la prego vivamente di dire all'Alto Commissario per l'alimentazione, che è sano criterio valutare i porti e quindi classificarli secondo quanto insegna la dottrina in materia marittima. Un porto può definirsi di prima o di seconda grandezza a seconda delle sue capacità recettive, della sua attrezzatura, della celerità di imbarco e sbarco di merci, della esistenza o meno di determinate attrezzature tecniche in tempo di pace e delle capacità di essere sufficientemente attrezzato al traffico di naviglio militare durante una guerra.

Brindisi è sempre stato classificato porto di prima classe e di prima grandezza.

D'altro canto l'onorevole Ministro dei trasporti dovrebbe più esattamente informarsi delle esigenze dell'*hinterland* della provincia di Brindisi e di tutto il Salento per il consumo che va oltre le 1.000 tonnellate di carbone al mese. Noi, firmatari di questa interpellanza abbiamo fatto degli accertamenti personali, per cui siamo in grado di dirvi che le provincie di Brindisi e di Lecce hanno possibilità di consumare in un mese dalle 8 alle 10.000 tonnellate di carbone. A questo deve aggiungersi che è possibile usufruire di grandi depositi, ove sarebbe facile conservare decine di migliaia di tonnellate di carbone, disponibile per le esigenze e per i consumi delle altre provincie dell'Italia meridionale.

È evidente, da quanto ho già detto, che il nostro porto è in grado di ricevere mensilmente due piroscafi di carbone. A questo punto lei mi obietterà che sarebbe impossibile conciliare le istanze rappresentate nella interpellanza e quelle che verbalmente le sono state segnalate nella recentissima visita alla Fiera del Levante di Bari dal rappresentante della compagnia portuale di quella città. Ebbene, a tale proposito, stimo utile farle sapere il nostro pensiero: anche in quella occasione, rispondendo ai brindisini che le erano stati indirizzati, Lei, quale rappresentante del Governo, non ha preso alcun impegno, e rispondendo evasivamente ha confermato e ai baresi e ai brindisini ed ai meridionali tutti, interessati a questo problema della assegnazione di piroscafi, che il Governo non intende decidere in maniera definitiva. Ho qui a sua disposizione l'ordine del giorno votato nel già ricordato convegno dei porti dell'Italia Meridionale. Si conferma in questo la richiesta di coordinamento. Dopo queste lunghe premesse, passo a dare spiegazione sulla interpellanza.

Che cosa ho chiesto? Primo: Che il porto di Brindisi sia compreso tra quelli che dovranno maggiormente essere impiegati per

tutte le operazioni di traffico mercantile, conseguentemente all'attuazione del piano E. R. P. e per quelle di imbarco e di sbarco delle diverse merci destinate al consumo del Mezzogiorno d'Italia.

Credo di aver già dimostrato che per arrivare ad una conclusione, da noi accettabile, occorra decidere per il coordinamento del traffico delle merci (grano, carbone, combustibili, generi diversi, macchinari ecc., ecc.) provenienti dall'U. S. A. Solo nominando una Commissione Interministeriale, con la partecipazione delle organizzazioni economiche e sindacali interessate, si può disciplinare questo traffico, assegnando, a seconda delle esigenze delle varie regioni e provincie d'Italia e degli obiettivi economici da raggiungere, le diverse navi in arrivo a tutti i porti dell'Italia, con un giusto criterio di ripartizione. Per quanto riguarda la ripresa del traffico internazionale di passeggeri per il porto di Brindisi, per il passato molto fiorente, le dirò che non possiamo assolutamente dichiararci soddisfatti della recente nota di risposta del Ministero della marina mercantile alla Camera di commercio di Brindisi.

L'aver infatti incluso il porto di Brindisi, come scalo obbligatorio, negli itinerari di alcune linee per il Levante e l'Oriente, come quella Adriatico-Egitto-Palestina (piroscafo *Diana*) Adriatico-Cipro-Palestina (piroscafo *Campidoglio*), Adriatico-India (piroscafi *Cagliari* e *Salvatore*), Italia-India (piroscafo *Chioggia*), Italia-India occidentale (piroscafi: *Duino* e *Taurinia*), Italia-Sud Africa via Suez (piroscafo *Toscana*), non ci soddisfa che in parte. Trattasi invero di aver disposto per il ripristino di alcune linee di navigazione che sempre, per il passato, hanno fatto scalo obbligatorio in Brindisi. Era quindi logico, oltre che conveniente agli stessi armatori delle Società interessate, nello stabilire gli itinerari delle diverse linee di navigazione per l'estero, considerare la convenienza di far passare le loro navi di linea dal porto di Brindisi, il più attrezzato e capace dell'Adriatico. Allo stato è evidente, onorevole Sottosegretario che tutto il traffico, o meglio la ripresa di tutte le linee di navigazione per l'Estero, dipende dalle condizioni economico-finanziarie in cui versano le Società armatoriali italiane. Se però si tiene presente quel progetto di ricostruzione del naviglio mercantile, che il Ministro Saragat ha fatto di recente approvare dal Consiglio dei Ministri e che, a quanto si dice, fra giorni dovrà essere presentato ad una delle due Camere del Par-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

lamento, si ha diritto di lamentarsi e dolersi del fatto che «aprioristicamente» sarebbe stato escluso l'intervento dello Stato nello stabilire quali porti dovranno essere toccati come scali obbligatori dalle diverse linee di navigazione, di prossima ripresa. Non si potrebbe escludere, cioè — a nostro modesto avviso — se non rinunciando completamente ad ogni idea di progresso economico e sociale del nostro Paese, che lo Stato non possa imporre ai «liberi armatori» o alle «Società armatoriali», oltrechè di riprendere determinate linee di navigazione, di svolgere, nell'interesse della collettività, anche servizi di cabotaggio, con piroscafi di tonnellaggio vario, lungo tutta la costa dell'Italia continentale ed insulare. Si tratterebbe in definitiva di riprendere le linee del periplo italico, il che è tanto più possibile ottenere se si tien conto della forte sovvenzione statale per la ricostruzione del naviglio mercantile, che compenserebbe l'accettazione disciplinata di itinerari, e scali obbligatori, tra cui dovrebbe, necessariamente, figurare Brindisil.

Anche di fronte a questa nostra istanza voi, come al solito, dichiarerete che «state esaminando la possibilità di ripristinare un servizio di cabotaggio fra i porti dell'Adriatico, in analogia all'itinerario tradizionale delle vecchie linee 42 e 44-bis, tanto che, appena le condizioni generali del traffico lo consentiranno, sarà attuata anche la linea: Venezia-Dalmazia-Albania-Puglia. Sono tre anni che a Brindisi si aspetta l'accoglimento di questa richiesta e sono tre anni che voi del Ministero della marina mercantile ripetete le solite assicurazioni, per cui mi viene a mente un vecchio proverbio arabo: «Siedi ed aspetta!» Onorevole rappresentante del Governo, la classe lavoratrice, gli spedizionieri, i commercianti di Brindisi continueranno ad aspettare, ma in piedi!

A questo punto credo sia opportuno ricordare a voi, responsabili della ricostruzione del naviglio mercantile, che la risoluzione del problema delle linee di navigazione sarà tanto più facile quanto più la si farà dipendere dalla iniziativa che poco tempo addietro avete preso. Il progetto di legge, grazie al quale in due-tre anni in Italia si dovrebbe ricostruire naviglio mercantile moderno, per circa 260 mila tonnellate, è stato di recente approvato dal Consiglio dei Ministri. Avreste, se sono esatte le notizie pervenutemi, non avendo avuto possibilità di leggere a tutto oggi il testo definitivo del progetto stesso, disposto uno stanziamento di circa 40 miliardi, per la ricostruzione di naviglio di linea e da ca-

rico. In buona sostanza si tratterebbe di beneficare pochi liberi armatori italiani, facendo gravare più di un terzo della spesa generale preventivata, per il detto tonnellaggio da costruire, sullo Stato.

Avremo possibilità di discutere più ampiamente su questa grossa questione, allorché il progetto sarà sottoposto al nostro esame. Per il momento crediamo sia utile anticiparvi che sarebbe stato più utile alla economia del Paese e più vantaggioso alle finanze dello Stato, uno studio o meglio un progetto di legge tendente ad attuare gradualmente la socializzazione dei mezzi di trasporto marittimi. Molti speravano nel vostro «riformismo socialista», ma oggi, di fronte a questa dura realtà, penseranno con nostalgia ai programmi elettorali che avete rinnegato. Noi diciamo è possibile o non esercitare e sugli armatori liberi e sulle Società armatoriali un qualsiasi controllo per la disciplina delle linee di navigazione? Se a questo non si è arrivati, signori del Governo, permetete ancora una volta che mi esprima con la massima franchezza, voi non siete assolutamente in grado di esercitare alcun potere per la indispensabile disciplina, sull'armamento italiano, piuttosto ne siete diventati succubi. Permetterete così a chi, in virtù dei miliardi erogati dallo Stato sta per avere la grande fortuna di ricostituire o costruire navi di linea o da carico, di disporre liberamente in questo delicato settore della vita economica del nostro Paese od in un momento di serie difficoltà. E ciò facendo venite ad avallare, con provvedimenti che vorrebbero trovare una giustificazione sociale (lavoro ai cantieri navali!) — una politica di predominio assoluto del grosso armamento sul piccolo e, quello che più conta, danneggiate l'economia nazionale e depauperate l'Erario.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Allora bisogna nazionalizzarle!

GUADALUPI. Questi sono programmi di riforme strutturali a cui lei non dovrebbe mai rinunciare!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Bisogna o nazionalizzarle o parlare di marina libera: l'una cosa o l'altra.

GUADALUPI. La grande meraviglia che causa, in me e negli altri onorevoli colleghi di questi banchi di sinistra, la sua interruzione è il dover porre questo interrogativo: «come mai un Ministro ed un Sottosegretario di Stato alla marina mercantile, entrambi militanti in un Partito social democratico arrivino alla completa rinuncia dei loro programmi di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

riforme economiche e sociali, preferendo adattarsi sul piano economico di un eccessivo « liberismo economico »? È assurdo e inconcepibile questo suo pensiero, ma, purtroppo, esso denota rinuncia aperta ad ogni principio di socializzazione, anche graduale. Di contro, preferite creare e sviluppare le condizioni le più favorevoli, perché l'armamento libero italiano si potesse a dismisura, per riprendere il controllo massiccio di tutta la attività di trasporto marittimo, a tutto danno della collettività.

Vedo che l'onorevole Consiglio da quei banchi, gesticola, forse richiamandomi all'argomento dell'interpellanza, per cui mi vedo costretto, accettando il monito, a rinviare la discussione su questo punto ad altro tempo più opportuno.

Passiamo così ad un'altra richiesta da me formulata: la unificazione ed il livellamento dei noli.

Domando a lei, onorevole Sottosegretario, se è vero o no che il 50 per cento dei noli relativi al trasporto di merci in assegnazione, per il piano E. R. P., all'Italia, è riservato alle navi mercantili battenti bandiera americana?

Se questa notizia è vera, come io presumo sia vera, e per la voce generale corrente nel Paese e per quanto più volte hanno ripetuto diversi giornali che si interessano di problemi marittimi, è chiaro che si profila un grave danno per la nostra Nazione, per l'armamento italiano e per la nostra marina mercantile.

Ancora oggi noi ignoriamo se il Governo ha fatto o intenda fare dei passi per evitare questo gravissimo pregiudizio alla economia nazionale. Né sappiamo se il Governo ha dovuto accettare, senza la minima discussione in sede di elaborazione e di stesura degli accordi, anche questa clausola, che è una dura imposizione, che viene a privare in forte misura le nostre navi di noli per un notevole quantitativo di merce da importare dall'America ed a ridurre, per l'alto nolo impostoci, le entrate destinate al fondo lire. Ignoriamo ancora se il Governo intenda o no presentare alla Nazione, che voi definite amica, una vibrata protesta. Perché, a nostro avviso, non si può prescindere dal documento che una simile clausola importa: è un fatto molto importante che deve richiamarvi alle responsabilità che avete assunto innanzi al Paese accettando il piano di ricostruzione europeo. Siamo spinti a dirvi questo, non per vuota polemica, ma solo per amore di critica obiettiva ed onesta: a chi, se non a voi uomini di governo, dovremmo rappresen-

tare noi della opposizione questa protesta che è sentita, si è levata da tutti gli italiani pensosi del domani. Il Governo deve avere il buon senso di accogliere questo richiamo, ammettendo che la clausola, da noi denunciata, è molto pregiudizievole per la economia nazionale. Se questa forza non dovesse avere, se questo coraggio non dovesse avvertire, se questo richiamo non volesse accettare, ebbene, allora tutti gli italiani avrebbero il pieno diritto di ripetere e confermare le accuse che più volte, da questi banchi, sono state rivolte: « Fate una politica di accettazione e di servilismo cieco alla politica economica di egemonia degli Stati Uniti di America; e voi, governanti di questo grande Paese che si dice nostro alleato volete davvero istaurare un vostro imperialismo economico in Italia ed in Europa: « un massiccio controllo economico », come ebbe a scrivere, il laburista Harold Laski, se non erro in un articolo apparso sull'*Avanti!* nel marzo di questo anno!

Dai contratti di noleggio per carichi di carbone, di provenienza americana, si rileva che mentre per le destinazioni ai porti di Genova, Savona e Napoli, (impegnati per la scarica giornaliera di 1500 tonnellate) — pensi che nel porto di Brindisi solo in un mese si può realizzare dalle 1500 alle 8 mila tonnellate — il nolo è di dollari 10,20, per gli altri porti italiani della costa occidentale, della Sicilia e della Sardegna (in cui si scaricano mille tonnellate giornaliere) il nolo è di dollari 10,95, avendosi quindi 70 centesimi di aumento, mentre nei porti della costa orientale italiana, — Adriatico — il nolo viene applicato in dollari 11,75 a tonnellata, cioè con la maggiorazione di 80 centesimi a tonnellata rispetto ai porti della Sicilia e della Sardegna con una differenza di ben 1,55 dollari rispetto a quelli dell'alto e medio Tirreno. Naturalmente questa cifra che può sembrare modesta, irrisoria di fronte ad una tonnellata diventa enorme, raggiunge notevole proporzione quando la si riferisce al carico completo delle navi.

E se è vero che questo nolo più basso viene a favorire i commercianti, che trovano di maggiore interesse ricevere la merce in porti dell'Italia settentrionale, è altrettanto vero che determina condizioni di inferiorità e quindi di crisi ai porti dell'Italia meridionale, particolarmente per quelli adriatici: è evidente che la differente quotazione di nolo produce questa grave sperequazione.

Siete in grado di fare qualche cosa, di provvedere subito, onde evitare che questa

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

ingiusta sperequazione continui a danneggiare i porti dell'Italia meridionale? Siete invitati a darci una risposta che ci spinga o a deflettere da questo nostro atteggiamento o, piuttosto, ad insistervi ed a continuare a batterci per tentare tutto il possibile per salvare i nostri porti.

C'è un'altra questione che, io penso, trovi lei, onorevole Sottosegretario, preparato e pronto. Quella relativa al livellamento dei costi per le operazioni di carico e scarico di merce carbone ecc. nei porti. Vale a dire « il livellamento delle tariffe di lavoro portuale », grazie al quale si potrebbe evitare squilibrio e concorrenza, ancora oggi esistenti e che producono un privilegio di pochi porti settentrionali.

La questione della unificazione delle tariffe del lavoro portuale non è nuova, è una faccenda di cui si è discusso ampiamente altre volte in sede competente. Già nel passato, se non erro dal 1943 al 1945, per disposizioni ed accordi presi con il Comando Alleato, fu stabilita la unificazione, per tutti i porti nazionali, delle tariffe di lavoro. Mi risulta che tutti i compagni portuali d'Italia, accolsero di buon grado tali deliberazioni e realizzarono maggiori utili, avendo ottenuto il superamento della preesistente sperequazione tra porto e porto. È naturale che tale livellamento di tariffa non fosse bene accolto dagli spedizionieri, dai commercianti e dagli armatori i quali intravedevano, in quel provvedimento, il pericolo di realizzare minori profitti. Salvo che per i porti di Genova e Savona, che per ragioni che non conosco, non vollero mai applicare le tariffe stabilite, tutti gli altri da Napoli a Venezia, da Brindisi ad Ancona, da Siracusa a Reggio Calabria, si uniformarono alla disposizione della tariffa unica. Basti considerare che oggi vi è questa notevole differenza nelle tariffe tra i diversi porti d'Italia: la tariffa applicata a Genova è inferiore di circa il 25 per cento su quella applicata a Napoli e di circa il 27-28 per cento di quella applicata a Brindisi.

È logico, per essere un principio comunemente accetto in regime economico liberale, che i grossi commercianti hanno tutto l'interesse a spendere poco per le operazioni di carico o di sbarco di merce o di altro, per cui preferiscono servirsi del porto di Genova, anche perché usufruiscono di maggiori facilità nel trasporto ferroviario per merci da esportare in Svizzera. La iniziativa privata viene quindi ad escludere dalla sua bisogna i porti dell'Italia meridionale, causandone la generale paralisi.

Se si mantiene la più ampia libertà nel fissare le tariffe del lavoro portuale, è chiaro che il porto di Brindisi non vedrà mai arrivare un piroscafo con merce importata da un commerciante privato e destinata alla esportazione. E ciò anche se si trattasse di merce destinata al consumo nei paesi dell'Italia meridionale, in quanto il privato commerciante, preferendo scaricare nel porto di Genova viene ad avere un maggiore utile realizzato dalla economia del 27-28 per cento a tonnellata per la operazione di scarico, non totalmente assorbito dalle maggiori spese di trasporto ferroviario da Genova ai paesi dell'Italia meridionale, anche ove fosse a quest'ultima destinata la merce per il consumo.

Voi del Governo di queste cose non vi preoccupate affatto e vi ostinate a restare sordi alle diverse sollecitazioni che da più parti vi provengono. Indifferenti, come sempre, incapaci ad adottare decisioni, preferite attendere che la situazione economica diventi disastrosa ed irreparabile. E quello che è più doloroso è il dover constatare come anche voi Socialisti democratici, corresponsabili della politica del Governo, anche se a capo di dicasteri tecnici ed economici, nulla siete disposti a fare per avviare la economia nazionale su altra via.

Cito ancora qualche cifra per esaurire l'argomento delle tariffe del lavoro portuale. Nel porto di Brindisi il carbone, per operazioni di imbarco o sbarco con messa a vagone, importa la spesa di lire 190 a tonnellata più il 52 per cento per maggiorazioni riguardanti spese di previdenza, assistenza, assegni familiari, integrazione ecc.; mentre per le merci varie la spesa è di lire 372 a tonnellata più il solito 52 per cento. Ho già ricordato che tra la tariffa del porto di Brindisi e quella del porto di Genova vi è una notevole differenza: la prima è superiore alla seconda di circa il 27-28 per cento a tonnellata. Ebbene, di fronte all'evidente sperequazione risultante da un paragone anche sommario delle tariffe noi, rappresentanti dei lavoratori dell'Italia meridionale, abbiamo avvertito la necessità di denunciare questa critica situazione di fatto, avendo ancora speranza che il Governo, superando il lungo stato di inerzia, si preoccupi realmente delle condizioni di miseria a cui sono condannati migliaia di portuali e provveda. Voglio almeno sperare che lei, da buon meridionale, si renda conto delle tristi condizioni di vita della nostra gente e voglio dirle, sin da questo momento, che, ove mai le istanze da noi avanzate non fossero accolte, noi arriveremo a mobilitare tutte le forze

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

produttive del Sud, anche quelle che sul piano della ideologia politica sono in posizione di contrasto con noi, pur di arrivare a conclusioni serie e durature che stabilizzino le condizioni del traffico marittimo e migliorino sensibilmente il basso livello di vita delle popolazioni meridionali.

Non ci resta, per concludere che spiegare brevemente le ragioni che sostengono i capi b) e c) della interpellanza.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato, ancor prima dell'ultima guerra mondiale, per tutte le merci nazionali dirette alle più importanti stazioni marittime di confine (tra cui quella di Brindisi marittima) e destinate alla esportazione in tutti i Paesi dell'Europa orientale, dell'Africa e dell'Asia, saggiamente, aveva applicato una tariffa ferroviaria di favore. Infatti, grazie alla tariffa eccezionale n. 35, veniva accordata una riduzione, sulle linee ferroviarie dello Stato, sui prezzi delle tariffe ordinarie, dal 5 per cento, per merci per il cui trasporto si percorrevano non meno di 50 chilometri, al 25 per cento per percorsi superiori ai 200 chilometri. Se non vado errato, poco fa in una sua interruzione, l'onorevole Sottosegretario Salerno avrebbe anticipato che il Ministro dei trasporti, competente in materia, avrebbe già disposto per il ripristino della richiamata concessione. Pur rendendomi conto delle esigenze di bilancio, che mi si dirà debbano costringere l'onorevole Ministro dei trasporti a non accogliere completamente la proposta formulata, ritengo doveroso chiarire quali sono le ragioni per cui le organizzazioni commerciali sostengono l'ampliamento della concessione ferroviaria di riduzione. Vale a dire che il beneficio della riduzione della tariffa ferroviaria dovrebbe opportunamente estendersi alle merci che provengano dall'estero via mare, sia che, sbarcate nei principali porti d'Italia, servano alle esigenze della nostra popolazione e vadano quindi rispedite via terra entro i confini del territorio nazionale, sia che abbiano diversa destinazione, per il consumo in paesi esteri e siano quindi in transito per il territorio nazionale.

Per quanto riguarda lo sviluppo turistico ricordo alla Camera che esiste, per essere già stato approvato dal Consiglio dei Ministri, nelle riunioni del 6-7 agosto ultimo scorso, un primo programma di utilizzo del fondo lire, ascendente a circa 250 miliardi di lire, per la vendita di merci del piano E. R. P., da impiegare in diversi settori della vita economica del Paese. Se è vero che il Governo ha voluto principalmente tenere presenti le esi-

genze del Mezzogiorno, anche nel settore del « turismo », occorre che sia rapidamente iniziata e realizzata una politica di stimolo di tutte le attività turistiche meridionali. Questo significherebbe creare maggiori condizioni di favore e finanziarie, almeno per alte percentuali, tutte le iniziative private e pubbliche della provincia di Brindisi e di tutto il Salento, che hanno un interesse essenzialmente turistico. Otterremmo così, attraverso la ricostruzione di alberghi, la costruzione di vie, fognature ecc. e l'inizio di opere diverse di pubblica utilità, la valorizzazione di luoghi di cura e di soggiorno veramente interessanti come la Selva di Fasano, le Terme di Santa Cesarea, le Fonti di Torre Canne, la zona dei Trulli di Cisternino, ecc., posti questi che oggi sono turisticamente poco attrezzati per la mancanza assoluta di sovvenzioni statali.

Resterebbe da trattare del miglioramento del collegamento ferroviario del porto di Brindisi con tutti i paesi d'Italia e d'Europa; poiché trattasi però di problema ampio e complesso, che esula dal tema dell'interpellanza, mi riservo, a tempo migliore, di chiedere al Governo provvedimenti adeguati.

Onorevoli colleghi, mi pare di essere arrivato alla fine, avendo abusato forse troppo della vostra attenzione, di quella dei rappresentanti del Governo e dell'egregio onorevole Presidente.

Di fronte a questo quadro, che ho avuto l'onore di rappresentarvi, voi oggi siete in grado di conoscere qual'è la critica situazione del porto di Brindisi.

Non potremo certamente e, credete pure non per il solo fatto della diversa nostra posizione parlamentare, prendere atto ed accontentarci delle solite vaghe ed incerte assicurazioni del Governo. Ormai nelle nostre popolazioni si estende un senso di sfiducia per la politica del Governo: molti cominciano ad essere stanchi di sentirsi ripetere per ogni e qualsiasi istanza « a mo' di ritornello, « Possiamo assicurare di aver preso in considerazione le vostre istanze e che svolgeremo tutto il nostro interessamento per una favorevole soluzione dei vostri problemi... » Questa è la solita maniera con cui si eludono le aspettative di tutti, credendo di risolvere i problemi grossi o piccoli che siano per i quali invece si richiedono programmi seri e realizzabili. È di questo « paternalismo » che vi servite voi del Governo per risolvere i problemi dell'Italia meridionale. Ma badate che questi sistemi sono ormai sfavorevolmente accolti dalle nostre genti che, purtroppo, ne hanno fatta lunga e dolorosa

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

esperienza. Ormai è tempo di passare alla fase di realizzazione delle varie promesse elettorali. Gli italiani del Sud vi rivolgono questi gravi interrogativi: siete in grado o non, di fare una politica giusta, in tutti i settori e per tutte le regioni italiane? Siete, particolarmente voi Ministri socialdemocratici, in grado o non di prendere iniziative che riformino la struttura conservatrice dell'attuale economia e della società borghese, sì da trasformare sensibilmente le condizioni di vita nel Meridione, anche se tali programmi urtano contro interessi superiori e non sono condivisi dai rappresentanti del partito di maggioranza in seno al Governo? Siete oggi disposti o non ad accogliere le modeste istanze avanzate nell'interesse del porto di Brindisi e dei porti dell'Italia meridionale? Credete si possa arrivare ad una soluzione duratura o piuttosto preferite seguire il costume politico che mi son permesso ricordarvi all'inizio del mio intervento?

Diteci infine se siete disposti a controllare le iniziative private nel campo marittimo e a coordinare tutto il traffico mercantile via mare, conseguente agli aiuti del piano di ricostruzione europea.

Posso sin da ora dichiararvi che, se le vostre risposte saranno affermative, potrete contare sul nostro consenso e sul nostro appoggio: non abbiamo altro desiderio che quello di realizzare concreti miglioramenti nelle condizioni di vita della classe lavoratrice e, in linea provinciale o regionale, risolvere la crisi del porto di Brindisi e degli altri della Puglia e della Calabria.

Nel rispetto del mandato affidatoci dagli elettori e dalle elettrici delle tre province salentine, ci permettiamo rivolgervi un consiglio: attenti o colleghi della maggioranza e del Governo: sappiate interpretare, obiettivamente, la volontà e la capacità di lotta dei meridionali: già il 18 aprile essi vi hanno indirizzato un monito solenne. Oggi la classe operaia, i contadini, la piccola borghesia e il ceto medio intellettuale vi chiedono di attuare i programmi che, in periodo elettorale, avete loro presentato.

Non ripetete gli errori dei passati governi liberali e conservatori e superate il paternalismo. Son convinto che questi ammonimenti voi non accogherete per cui posso ben ripetervi l'accusa: non siete capaci di governare nell'interesse della collettività!

All'Italia meridionale e al suo popolo va fatta giustizia!

Al porto di Brindisi, primo tra tutti i porti dell'Italia meridionale e dell'Adriatico,

va fatta giustizia! (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho l'aspirazione di dare nulla alla luce, come ha detto l'onorevole interpellante, non fosse altro che per mancanza delle condizioni, dirò così, fisiologiche, e anche perché la luce sul problema dei porti credo che non possa venire né dalla buona volontà e dallo spirito critico dell'interpellante, né esclusivamente dalle risposte che il rappresentante del Governo potrà dare all'interpellanza. E vorrei innanzitutto spogliare il problema da quel subiettivismo passionale, ammirevole d'altra parte, del quale era piuttosto pervasa l'oratoria dell'onorevole interpellante, partito un po' con la lancia in resta in difesa di Brindisi contro quasi tutti gli altri porti. Vorrei, insomma, uniformarmi a quel criterio che egli ha enunciato e al quale poi mi pare non si sia rigorosamente attenuto, di considerare cioè il problema sia pure del porto di Brindisi, cioè di un porto del Mezzogiorno, come un problema generale, spogliandolo di tutto ciò che possa avere carattere locale perché, purtroppo, questo problema dei porti del Mezzogiorno è un problema veramente angoscioso che in questo momento chi ha l'onore di parlare sente per la sua appartenenza al Mezzogiorno, e credo che sentano tutti coloro che non facciano del regionalismo. Ma avvertire un problema non basta: bisogna anche individuarne le cause.

Chi mette in dubbio che i porti del Mezzogiorno e specialmente quelli della costiera adriatica si dibattono in un disagio pungente e alcune volte angoscioso? Chi mette in dubbio che quei porti, e specialmente quelli della Puglia, che purtroppo si susseguono a pochi chilometri di distanza l'uno dall'altro — tutti porti notevoli, da quello di Barletta a quello di Brindisi — sono condannati a languire in uno stato di forzata inoperosità? Ma il problema dei porti del Mezzogiorno è il problema di tutti i porti, ed io vorrei fissare questo concetto: che un porto non è mai un'entità a sé stante. Guardare ad un porto come ad una qualche cosa che abbia una sua vita indipendente, una sua attività staccata, recisa dal resto del territorio, significa guardare un porto nella maniera meno realistica e meno economica, perché un porto non è che lo sbocco di una produzione e di un consumo. La vita di un porto è in funzione

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

della prosperità della terra. Questa è la verità.

Io leggevo pochi giorni addietro un ricordo numismatico, e credo questo non dispiaccia all'onorevole interpellante che, appartenendo all'antica Brindisi, potrebbe anche nutrire simpatie per l'argomento. L'antica moneta napoletana — ma della Napoli anteriore alla civiltà romana — raffigurava Napoli con il grappolo d'uva, la spiga e il tridente marino, il che stava a dimostrare che venivano prima il grappolo d'uva e la spiga e poi veniva il tridente, simbolo del mare.

Se si potesse fare del paradosso si dovrebbe dire che la geografia economica non coincide sempre con la geografica fisica, la quale raffigura i porti nella parte esterna del territorio. Io rovescerei questa raffigurazione, io raffigurerei — e mi auguro non mi si voglia attribuire una intenzione seria, perché, ripeto, è un paradosso — raffigurerei prima il retroterra e poi i porti, perché i porti sono l'espressione ultima, lo sbocco terminale dell'attività di una regione e di un retroterra. Questa è la verità, e si ricollega ad un'altra verità e ad un'altra esigenza: al fatto cioè che noi vanamente cercheremo di sfondare delle muraglie cinesi se considereremo il problema dei porti meridionali, da quello di Napoli a quello di Brindisi, come un problema a se stante. I problemi dei porti del mezzogiorno sono connessi ai problemi del Mezzogiorno. O noi porteremo il Mezzogiorno ad un alto livello di vita economica, ed i porti saranno l'espressione di questo livello; o noi, onorevole interpellante, con tutte le buone intenzioni da lei dimostrate trascureremo questa maggiore esigenza, e allora il problema dei porti non lo risolveremo mai. *(Applausi al centro)*. Dunque, il problema è generale, e mi dispiace che lei abbia sferrato un colpo or contro Bari e or contro Genova. Ne potrei sferrare qualcuno anche io, che sono napoletano e avverto il disagio enormemente maggiore del porto di Napoli per un numero maggiore di maestranze forzatamente inoperose. Ma non lo faccio, perché sferrando dei colpi si può fare della bella oratoria, ma non si risolvono i problemi. E perciò dico: risolviamo il problema del Mezzogiorno d'Italia, e risolveremo automaticamente il problema dei porti del Mezzogiorno.

Questo per fare una premessa. Venendo al particolare dirò che lei, onorevole interpellante, ha usato le cifre con molta abilità — non dirò di avvocato, ma di consumato dialettico — cercando di attutire quella che è la realtà. Lei ha cominciato molto bene,

ab ovo: dal 1870 fino al 1914, e ha parlato di milioni di tonnellate di merci sbarcate e imbarcate. Però, dopo il 1914 lei non ha citato le cifre delle merci ma quelle dei passeggeri. Ha citato il numero dei piroscafi e la stazza, ma non ha citato le merci sbarcate. Le dirò una cosa, che non è una osservazione irrilevante per Brindisi o per il Mezzogiorno, ma è la constatazione di una realtà: purtroppo i nostri porti, come tutte le cose che hanno avuto rapporto con il Mezzogiorno, hanno subito dal 1870 ad oggi una specie di curva discendente, la quale ci ha portato ad una situazione di disagio. Ella saprà che il porto di Brindisi era celebre per una certa linea che si chiamava la valigia delle Indie. Lo sanno tutti: era una linea che congiungeva non Brindisi — stia bene attento — perché Brindisi e l'Italia non hanno avuto una possibilità così fortemente espansionistica dal punto di vista dei traffici da mettersi in rapporto con l'Oriente, ma univa l'Inghilterra all'Oriente. Vi era un treno che si chiamava appunto treno della valigia delle Indie, che partiva da Calais e andava a Brindisi. A Brindisi si trovava un piroscafo che faceva la linea di Brindisi-Suez-Bombay.

Una voce all'estrema sinistra. Lo sanno anche i bambini!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Lo sanno tutti! Però lei non sa che un bel giorno — non oggi! — questa linea non è stata più esercitata. È dal 1924 che questa linea non ha più vita.

Una voce all'estrema sinistra. Regali del fascismo!

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il fascismo non c'entra, o, per dir meglio, sarà stato anche il fascismo, ma vi sono state tante altre cause obiettive ed indeclinabili.

E passo alla situazione delle merci. Per le merci, se ci volessimo attenere alle cifre, onorevole interpellante, non dovremmo piangere, come dice lei.

Riferendomi alle stesse cifre da lei riportate, da un certo punto di vista noi abbiamo risalito la corrente e abbiamo raggiunto nuovamente lo stesso livello che il traffico delle merci aveva raggiunto nel 1938. Infatti, mentre nel 1937 avevamo 94.000 tonnellate di merci sbarcate e 27.000 imbarcate, nel 1938 se ne registravano rispettivamente 107.000 e 33.000, e nel 1939, punta più alta, 125.000 e 22.000.

Nel 1947, per quel che mi consta dell'ufficio, abbiamo sbarcato 152.000 tonnellate

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

di merci (abbiamo, cioè, superato anche il 1939) e ne abbiamo imbarcate 64.000.

In quanto poi al 1948, del quale ho la precisa indicazione per i primi sette mesi, mentre per le merci sbarcate ci manteniamo press'a poco allo stesso livello dell'anno scorso, abbiamo molto retroceduto per le merci imbarcate, cioè per l'esportazione. Questo sta a significare che — senza volere elevare degli inni a chicchessia — il livello degli imbarchi e degli sbarchi, press'a poco, si è mantenuto il medesimo dell'anteguerra, e non v'è stata, quindi, quella flessione scandalosa, che dovrebbe portarci a lacrimare, come voleva l'onorevole interpellante.

Però, vi è un problema di distribuzione. E chi lo mette in dubbio? Lo può mettere forse in dubbio l'onorevole Faralli? Neanche lui, nonostante che qui egli rappresenti, come esponente del popolo, una delle più fortunate e grandiose città marinare d'Italia; la città di Genova, che è sempre una città del nostro Paese. Chi mette in dubbio che vi è un problema di distribuzione? Lei, onorevole interpellante, come d'altra parte la Federazione italiana dei lavoratori portuali, e quello stesso ragguardevole rappresentante di una Compagnia portuale di Bari che ieri l'altro mi rivolse gentilmente un saluto e mi propose dei provvedimenti, lei chiede un certo numero di piroscafi che approdino in determinati porti.

Esisteva una volta il T. R. A. S. C. O. M., organismo destinato appunto ad eseguire questa equa, scrupolosa ripartizione del discarico delle merci; però, praticamente, non funzionò, perché si ebbero anche allora gli stessi inconvenienti di oggi, e fu soppresso.

Tuttavia devo dire che il rappresentante della Federazione dei lavoratori portuali, proprio nella prima tornata del Consiglio superiore della marina mercantile, del quale è componente, ripropose la costituzione di questo organismo. In rappresentanza del Ministro della marina mercantile dell'epoca, io, che presiedevo il Consiglio, aderii in un certo senso; e devo aggiungere che l'attuale Ministro della marina mercantile non è affatto contrario. Questo lo sa anche la rappresentanza della Federazione. Ma non basta la volontà di un solo Ministero; bisogna coordinarla con quella degli altri. A mio credere noi probabilmente, in opposizione a quello che con tanto pessimismo il collega Guadalupe ha presagito, arriveremo alla ricostituzione di un organismo di questo genere. Però temo che i disagi e le difficoltà attuali non si elimineranno, perché purtroppo non

sono i fattori artificiali che possono influire sul discarico o sul carico delle merci. Ella sa che il Ministero della marina mercantile — sia detto senza alcun pavoneggiamento, che non rientra nello stile di nessuno — ha fatto, su sollecitazioni degli organi periferici, vive insistenze presso gli organi che in questa materia possono interferire, e cioè il Ministero dell'industria e l'alimentazione, esercitando tutte le pressioni possibili perché il maggiore scarico di merci avvenisse nel porto di Brindisi ed in altri porti che lamentano il medesimo disagio. La risposta è stata questa: che si sarebbe tenuto conto di tutte queste esigenze di lavoro (perché soprattutto di esigenze di lavoro si tratta) ma che non si poteva assicurare il convogliamento di notevoli quantitativi di merci perché non sarebbe corrisposta a questi quantitativi una potenzialità di assorbimento adeguata. Ella sa quale è stata in questa materia la risposta dell'alimentazione circa lo scarico del grano: non basta scaricare il grano; il grano deve essere molito, e non si può scaricarlo in un porto che non sia strettamente vicino al luogo di molitura. Proprio su mia sollecitazione il rappresentante del Commissariato dell'alimentazione (mi sia permesso dirlo, perché non è un pavoneggiamento) ha informato che purtroppo la convenienza dello scarico dei cereali si presenta maggiore per Bari anziché per altri porti, appunto perché quell'approdo si trova più vicino ai posti di molitura, ai luoghi, cioè, dove la trasformazione avviene più sollecitamente.

Per rispondere poi ad una giusta esigenza prospettata dalle autorità locali si è sollecitato il Ministero dell'industria affinché, nella distribuzione dei prodotti derivanti dalla applicazione del piano E. R. P., anche il porto di Brindisi fosse tenuto in considerazione.

Certo, onorevole interpellante, vi è un senso di passionalità nelle sue richieste, che confina con l'esagerazione. Non voglio incomodare la Camera, ma se leggessi i capitoli riguardanti le sue richieste scritte, contenute nell'interpellanza, farei conoscere ai colleghi che lei domanda che il porto di Brindisi nientemeno sia compreso fra quelli che dovranno maggiormente essere impiegati per tutte le operazioni di traffico mercantile conseguenti all'attuazione del piano E. R. P. e particolarmente per quelle di imbarco e sbarco delle diverse merci destinate al consumo e all'impiego nel Mezzogiorno. Vi è in questa richiesta l'eco di uno spirito nobilissimo, di un desiderio ardente di assicurare il maggior

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

benessere al proprio paese. ma parliamoci chiaro: il porto di Brindisi potrà avere e avrà quel quantitativo di merci corrispondente al suo retroterra. Il Ministro dell'industria promise che sarebbe stato tenuto nel debito conto questo desiderio e che sarebbero state considerate le esigenze di lavoro del porto di Brindisi. Còsicché quel comunicato che lei, con abilità dialettica, ha menato avanti nel suo dire per togliermi un'arma (ma io non mi servo di queste armi) ed in cui si annunciava che l'altro ieri un piroscafo americano, e precisamente il *Ponce de Léon* di 9.000 tonnellate, che trasportava farine dell'E.R.P., ha fatto scarico a Brindisi, non vuole rappresentare la soluzione integrale del problema del porto di Brindisi, perché nessuno ha questa pretesa, ma vuol rappresentare e rappresenta la dimostrazione che le promesse non sono state semplicemente formulate per facilitare qualche richiedente, ma che era in esse il proposito concreto di mantenerle e di venire seriamente incontro alle esigenze del lavoro e della vita portuale di Brindisi. Questo sia detto da un punto di vista generale e realistico.

Dal punto di vista poi della politica dei passeggeri e del turismo, debbo far presente che il Ministero dei trasporti ha tenuto ben conto delle richieste del porto di Brindisi. Infatti, con recente provvedimento, la stazione di Brindisi è stata inserita nelle tariffe internazionali viaggiatori e bagagli, come pure è stata compresa fra le località ammesse al rilascio dei biglietti a tagliando internazionali di agenzia, in modo da facilitare la vendita dei biglietti e la registrazione dei bagagli da e per quel porto.

GUADALUPI. Si tratta del ripristino di una vecchia concessione.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma noi stiamo ricostituendo appunto il tessuto della vita italiana, che era ridotto in brandelli: se riusciremo a ricostituirlo, avremo fatto quasi l'opera di «messa alla luce», di cui ella parlava in principio del suo discorso. Una volta si nasce, ma molte volte si può rinascere. L'Italia, se è vero l'annuncio carducciano, Italia dalle molte vite, dai molti spiriti rinascerà e rifarà i lembi della sua carne martoriata. *Applausi a destra.*

Passando al traffico marittimo, quante cose non si possono dire, da uomini come lei, onorevole interpellante, nato in una città marinara, e che porta un nome che io credo appartenga a quelli che furono dei grandi e noti navigatori della zona. Quante variazioni ella non può fare sul tema dei traffici

marittimi! Però, guardi, in questa materia, io dico che bisognerebbe comportarsi come gli uomini che vivono sul mare o accanto al mare. Perché il marinaio parla poco e agisce. Non è facile seguirla nelle variazioni senza disperdersi nei cieli delle divagazioni e delle astrazioni, ma come tutte le cose che si sollevano troppo, finiscono col perdere il contatto con la realtà. Noi abbiamo un naviglio mercantile per passeggeri ridotto ai minimi termini. Questa è la verità. Noi abbiamo anche su questo terreno fatto passi da giganti, avvicinandoci sempre più al quantitativo di tonnellaggio che possedevamo prima della guerra. Però, non è naviglio di qualità, è naviglio che noi abbiamo acquistato o rabberciato per far fronte alle esigenze urgenti e indifferibili del traffico delle merci e del movimento dei passeggeri. Noi dobbiamo partire da una realtà, cioè da quella che è la condizione attuale del naviglio per il trasporto dei passeggeri in Italia. A questo proposito e senza entrare in argomento, debbo rilevare che ella, onorevole interpellante, nelle sue pennellature oratorie, ha disegnato cieli e sfondi lontani dalla materia della sua interpellanza. Ella ha parlato, per esempio, di nazionalizzazione della marina mercantile, ed io per la serietà di questo dibattito non intendo dir parola su questo argomento che non può essere trattato a frammenti e di scorcio. Tuttavia siamo in parte d'accordo su quello cui ella ha accennato, e che stiamo facendo, e che l'Italia già faceva in questo campo. Non abbiamo la nazionalizzazione, ma abbiamo delle importanti società di navigazione le quali sono in un certo modo l'espressione della volontà e dell'attività del Governo. Comunque, la nazionalizzazione in questo momento non è in discussione, quello che è in discussione è invece il fatto che, secondo lei, si possa imporre ad una società di navigazione un determinato itinerario. Ora questo si può fare, ma solamente quando la compagnia di navigazione rientri nel patrimonio dello Stato, o lo Stato sovvenzioni la compagnia. E anche, quando rientri nel patrimonio dello Stato, onorevole interpellante, il Governo, se vuol fare attuare quel certo itinerario, non può fare a meno di tener conto dell'utilità economica, a meno che non si voglia mandare tutto a carte quarantanove e trasformare quella economia in un colossale fallimento. Allo stato delle cose il Ministero della marina mercantile, data la scarsezza del naviglio disponibile, si è dovuto limitare a riattivare i servizi marittimi a carattere indispensabile lasciando alle società

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

di preminente interesse nazionale il compito di provvedere alle linee marittime con l'estero. Tali servizi non hanno quindi riassunto ancora quel carattere di linee marittime sovvenzionate che consenta al Ministero di intervenire nell'elaborazione dei relativi itinerari per il conseguimento di finalità che superino il criterio strettamente economico.

Tuttavia io dico che se si guarda obiettivamente alla situazione dei traffici si deve riconoscere che già molto si è fatto. Con questo non stabilisco una rémora, non stabilisco un limite, non dico che abbiamo fatto tutto, ma certamente qualche cosa si è fatta, tenuto conto, specialmente, delle condizioni del naviglio. È indubitabile che la posizione geografica del porto di Brindisi rende questo porto particolarmente qualificato per i rapporti con l'Oriente; ma è da escludere che viostino ragioni politiche. Io sono stato domenica scorsa alla Fiera del Levante di Bari e ho constatato che la Jugoslavia e la Turchia sono lì ad esporre i loro prodotti, e ho constatato che i rappresentanti di quei padiglioni trattano e sono trattati con la massima ospitalità e cortesia, dando prova della cordialità delle relazioni.

Non vi sono quindi diaframmi insormontabili, e la stessa Fiera del Levante è una piattaforma di scambi con l'Oriente, perché si vuole che l'Italia risorga nel lavoro e nella produzione; e quando si hanno queste finalità non si possono creare dei diaframmi. Non siamo certamente noi che opponiamo dei diaframmi, e questo io ho avuto anche occasione di dire alla Fiera della Pesca ad Ancona, a proposito dei rapporti con la Jugoslavia; io dissi che la buona volontà deve incontrarsi con quella degli altri; perché ci vuole la buona volontà di tutti. Noi ci avviamo verso questa volontà collettiva, e speriamo di risolvere questi annosi problemi.

Fino a tre anni fa non v'era niente, o quasi niente, che ci collegasse con l'Oriente. Che cosa ha fatto il Governo? Ha ottenuto da alcune società che il porto di Brindisi fosse incluso nell'itinerario con l'Oriente, e anche questo è qualche cosa.

A lei forse questi dati non interessano, ma pure hanno la loro grande importanza. Noi abbiamo una linea celere bimensile tra l'Adriatico, l'Egitto e la Palestina che tocca il porto di Brindisi; poi v'è una linea Adriatico-Cipro-Palestina, anch'essa celere e bimensile, con approdo a Brindisi. Vi sono due linee Italia-Indie Occidentali, periodiche ogni 60 giorni, ed una linea Italia-Sud Africa,

Via Suez, sempre con scalo a Brindisi. Tutto questo sta a dimostrare che il Governo si è reso premuroso della necessità di stabilire almeno in parte dei collegamenti con l'Oriente tenendo conto del porto di Brindisi. Tenga conto anche lei, onorevole interpellante, che il Governo non può rendere queste linee obbligatoriamente periodiche e costanti, perché per fare questo le linee dovrebbero essere sovvenzionate. Ora, sovvenzionare queste linee significa portarle ad un regime di convenzione e accrescere il notevole onere che pesa già sullo Stato. Il Governo ha prescelto fra le linee da sovvenzionare quelle che riguardano percorsi essenziali; vi sono altre linee che non possiamo chiamarle essenziali, pur essendo importantissime, e che non possono quindi essere sovvenzionate. Mancando la sovvenzione ed il regime di convenzione, è logico che, pur essendo incluso il porto di Brindisi negli approdi, questo viene toccato quando vi è soprattutto una convenienza economica, il che ci fa intendere che siamo entrati in un altro terreno: il terreno cioè del traffico (*Interruzioni e commenti all'estrema sinistra*). Io ho visto che quando ha parlato l'onorevole interrogante tutte queste impazienze non si sono verificate. Comunque abbrevierò molto.

PRESIDENTE. Ella non ha nessun obbligo di abbreviare. Proseguo pure.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In merito al tema del traffico e del movimento turistico, ella dice nella sua interpellanza che si deve sviluppare la funzione del porto di Brindisi in rapporto alle esigenze turistiche. Per la verità queste esigenze sono da dimostrare, perché non basta enunciarle: nessuno mette in dubbio quanto il porto di Brindisi sia veramente privilegiato per la sua conformazione naturale, per la sua sicurezza, per la sua vicinanza ad alcune regioni. Però non basta questo per parlare di sviluppo turistico, perché nello sviluppo turistico entra il fattore ferroviario e il fattore alberghiero, fattori nei quali altre città, anche pugliesi, potrebbero vantare diritti maggiori.

Tuttavia anche per questo verso, come ho detto, il Ministero dei trasporti ha disposto che la stazione di Brindisi sia considerata stazione internazionale. In quanto alle tariffe ferroviarie (perché lei, onorevole Guadalupi, forse ha dimenticato di aver formulato la richiesta di una tariffa ferroviaria di favore per il porto di Brindisi) anche per queste tariffe (e diamone lode al Ministro dei trasporti) è stato provveduto. Infatti

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

con un recente provvedimento è stata riattivata la tariffa di esportazione della piccola velocità numero 402, a favore delle merci di produzione nazionale in esportazione per via mare, ed il porto di Brindisi è stato ammesso a godere del beneficio. La tariffa riguarda le merci in partenza perché cerca di stimolare l'esportazione, e quindi la produzione: non esiste invece una tariffa di favore per le merci in arrivo, cioè di importazione, perché non è prevista nel sistema tariffario e non è applicata in nessun porto d'Italia.

Lo so, ella dice che si potrebbe applicarla per il solo porto di Brindisi; ma ella comprenderà che, una volta fatto questo strappo per il porto di Brindisi, altri porti — compreso quello di Napoli, se mi consente l'onorevole Corbellini — anche altri porti verrebbero ad accampare il diritto a questa tariffa di favore. E allora ne deriverebbe che (a meno che non si voglia creare un feudo privilegiato per Brindisi) l'estensione a tutti i porti di questa tariffa ristabilirebbe la stessa condizione, sicché la situazione comparativa rimarrebbe la medesima, ed il trattamento di favore non gioverebbe a nessuno. Senza dire che le ferrovie (e non entro nella questione tecnica) risentirebbero un danno gravissimo.

Con queste considerazioni non ho esaurito, certo, quello che sarà il compito e il programma del Governo, né qui ero venuto per esporre una politica del traffico marittimo nazionale, che non mi pare potrebbe essere discussa in questo momento, dato che nella interpellanza si parla solo del porto di Brindisi. Ma quando ella, onorevole interpellante, pone il problema della unità dei noli e dell'unità delle tariffe portuali per tutta l'Italia, ella pone un problema che non credo giovi al traffico e, meno che mai, alle categorie dei lavoratori.

Lasciamo stare se il Governo ha l'impegno di far venire le merci E. R. P. con navi americane; il certo è che non v'è una nave italiana, che non sia di piccolo cabotaggio, la quale si trovi attualmente alla fonda...

FARALLI. A Baltimora v'è una quantità di navi genovesi che non trovano carico.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Lei sa, onorevole Faralli, che vi sono anche mutamenti improvvisi e rovinosi nei noli che possono determinare situazioni nuove. Ma certo è che in tutto il mondo vi è carenza di naviglio; ed almeno fino a ieri non v'era — per dirla in napoletano — un « muzzariello » che non navigasse. Purtroppo, se v'è esorbitanza, questa è nella richiesta di tonnellaggio e non

nell'offerta di tonnellaggio. Ma in tutto ciò non voglio entrare, anche perché non ho nessuna conoscenza di questo preteso impegno con l'America: ritengo che addirittura non esista. Naturalmente, però, anche su questo terreno bisognerà stabilire una specie di coordinamento dei mezzi di trasporto.

In generale debbo dichiarare che la unificazione dei noli porterebbe danno enorme ai porti minori. Le farò un esempio: se si stabilisse che con la stessa tariffa si può andare in taxi, non so, a Piazza del Popolo o alla periferia di Roma, lei non troverebbe nessun guidatore di taxi disposto a fare il percorso maggiore, dal momento che il rendimento è lo stesso, a meno che lei non trasformi questa gestione in una gestione, diciamo così, di Stato o antieconomica. Ma fino a che si tratterà di obbedire ad un concetto economico, l'unificazione dei noli sarà a danno dei piccoli porti, perché allora a Brindisi non andrà nessuna nave.

Lei ha detto che fra il trasporto del carbone a Genova e il trasporto a Brindisi v'è una differenza di 75 centesimi. È giusto, e deve rendersi conto che sono proprio quei 75 centesimi in più che invogliano ad andare in un porto più distante. Se non vi fosse questa differenza, nessuna compagnia, nessun armatore farebbe un maggiore percorso, si esporrebbe cioè ad una maggiore spesa, per un rendimento pari a quello che ricava da un percorso minore. Quindi il fatto della unificazione dei noli è una cosa da discutere con molta ponderazione e senza avventare delle formule, che apparentemente sono risolutive e impeccabili, ma molte volte si rivelano immature.

Lo stesso dicasi per le tariffe di scarico e carico. Ella sa che l'esperimento in Italia è stato fatto per circa sei mesi e in una condizione particolare, cioè quando, in sostanza, il datore di lavoro era uno solo, erano le forze alleate, le quali volevano sapere quale fosse il prezzo di scarico delle merci, indipendentemente dalla loro destinazione. Si fece un tentativo che durò sei mesi; si unificarono, cioè, le tariffe portuali, e questo per il periodo dal 1 ottobre 1945 al 31 marzo 1946; coi primi di aprile dello stesso anno si dovettero abolire queste tariffe, perché riuscivano dannose a tutti. E ciò per poche considerazioni, che ella non ignora. Se anche la tariffa fosse unitaria, non lo sarebbero le attrezzature: e quelle del porto di Genova sono molto diverse da quelle dei porti di Brindisi e di Napoli. Creda pure che chi deve pagare, non va nel porto dove, pagando la stessa somma, riceve un servizio

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

che impone tre giorni di stalla. Quello che gioca non è più la tariffa, ma il fattore decisivo delle attrezzature. Questo è il problema.

E poi vi è un altro problema, quello cioè che nell'unificazione di queste tariffe si tende sempre ad avvicinarsi al livello più alto; eppure il livello più alto non giova sempre ai lavoratori, perché vi sono porti internazionali e porti che assolvono a bisogni locali. È un errore livellarli, è un errore imporre ai porti locali le tariffe dei porti internazionali, e viceversa; non si ha un vantaggio. E non si ha un vantaggio anche per un altro fatto che è importante, cioè quello del retroterra. Si può stabilire una tariffa unica, ma l'afflusso delle richieste di carico proviene dalla produzione.

Un'ultima considerazione per i lavoratori: non bisogna mai discostare il prezzo del lavoro dalle condizioni economiche della regione. Unificare ed elevare, naturalmente, le tariffe per una sola categoria o non per le altre, e alcune volte elevarle nella stessa categoria a favore di una regione e non di un'altra (se è vero che il costo della vita e il prezzo dei consumi non sono sempre gli stessi) significa creare turbamenti e sperequazioni.

Per tutte queste considerazioni non dico che non si debba ritornare sull'argomento, ma non credo che si possano buttare come verità evangeliche criteri e principi, i quali per lo meno meritano di essere passati al vaglio di un sereno e scrupoloso esame.

E finisco, perché vedo che la Camera è stanca e ho abusato della sua pazienza.

Per quanto riguarda le tariffe del piccolo cabotaggio, lei ha menzionato alcune linee. Nel 1942-43, se non sbaglio, la linea 42 faceva il percorso Venezia-Dalmazia-Albania-Bari, e la linea 44-bis faceva Bari-Brindisi-Scali albanesi.

Abbiamo detto da tre anni che stiamo studiando, ma lei può dire in coscienza che oggi la situazione internazionale è migliore di quella che era tre anni addietro?

Lasciamo stare i Paesi vicini o lontani e guardiamo un po' in generale.

Molte volte i passi non li possiamo fare perché purtroppo è l'umanità che non riesce a fare questi passi.

Noi vogliamo contribuire a farli, noi vi assicuriamo che non abbiamo nessuna ragione per non mantenere le promesse. Bisogna anche pensare che vi sono delle difficoltà, lo creda l'onorevole interrogante. Per la linea 42 non si tratta di studi o promesse, siamo veramente prossimi al suo ristabilimento sempreché — naturalmente — concorreranno tutte

le condizioni necessarie, perché non si tratta di cabotaggio fra i soli porti italiani.

E concludo dichiarandomi lieto di avere sentito dalla voce di un meridionale muovere una protesta alla quale sotto un certo punto di vista mi associo anch'io non come Sottosegretario ma come meridionale, convinto che la soluzione integrale del problema del Mezzogiorno sarà la premessa per il rinnovamento dell'Italia meridionale nel lavoro e nella giustizia sociale. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole interpellante ha facoltà di replicare.

GUADALUPI. Mi dichiaro insoddisfatto perché non sono per niente convinto delle dichiarazioni e delle assicurazioni fornite dal Ministro. Per alcune risposte prendo atto: il tempo poi sarà il miglior giudice; potrà dire a tutti, anche a voi che siete ormai specializzati nel fare queste interruzioni se aveva ragione l'interpellante o il rappresentante del Governo.

Per la questione della linea di cabotaggio non è vero, lo ha anche riconosciuto l'onorevole Sottosegretario, che da tre anni aspettiamo? Possiamo aspettare anche degli altri anni, senza che essa sarà ripristinata. Vedremo se il Governo sarà in grado o meno di riattivarla di qui a un anno intervenendo presso le società armatoriali interessate. Possiamo prendere un impegno in questa nostra Assemblea: cioè che ne riparleremo, a distanza di tempo.

La cosa più importante che ho segnalato e per la quale mi attendevo risposta: quella dei noli marittimi, ha causato imbarazzo. Il Governo ha taciuto, non ha risposto: a me pareva che il problema sollevato fosse importante perché, pur di ordine generale, si innestava a quello di ordine particolare, provinciale e regionale, Avevo approfittato dell'occasione, per richiamare l'attenzione del Governo sulla faccenda dei noli marittimi denunciando la esistenza di un mercato in materia. V'è stato o non v'è stato questo accordo con l'America, per cui il 50 per cento delle merci E. R. P. deve essere trasportata in Italia da naviglio mercantile americano? L'onorevole Sottosegretario ha taciuto. È evidente che la domanda ha causato un certo imbarazzo sul rappresentante del Governo — che, nel silenzio, non prende posizione. Se il Governo non spiega a noi dell'opposizione perché ha fatto questo e che cosa intende fare per sopperire a questa gravissima deficienza che danneggia notevolmente gli armatori italiani, involontariamente vengo

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

ad assumere, in questa sede, la loro difesa, e ci priva di cospicue entrate per la spesa che siamo costretti a sopportare per gli alti noli marittimi che ci sono imposti.

Se non si è risposto, siamo autorizzati a dire che questo accordo, mantenuto con tutta segretezza, è un accordo dannoso all'economia del nostro Paese, e che una forte responsabilità grava sul Governo.

Era, ripeto, una questione di carattere generale: dato il silenzio del Governo mi riservo di riprenderla in esame e sviluppare più ampiamente quando discuteremo il bilancio della marina mercantile.

Per quanto riguarda il fatto che avrei allargato, ingrandito il problema, non credo di avere violato nessuna buona disciplina parlamentare e di poter essere rimproverato.

Non è una novità dire che la crisi del porto di Brindisi è la crisi di tutti i porti dell'Italia meridionale. Credevo che tornasse utile alla discussione e facesse piacere al Governo essere informato delle conclusioni prese al congresso di Brindisi per i porti dell'Italia meridionale. Anche perché a quel nostro congresso non ha partecipato, non so per quale motivo, nessun rappresentante del Governo. Fra l'altro, il Governo non ha neanche partecipato — e non so neanche questa volta per quale ragione — al congresso, tenutosi dal 12 al 16 settembre in Bari dei lavoratori dei porti: 23 mila lavoratori portuali si sono riuniti e non v'è stato nessun rappresentante del Governo. Solo un colonnello delle capitanerie per il Ministero della marina mercantile. Probabilmente si temeva o si sapeva, preoccupatissimi, che quella organizzazione avrebbe riaffermato l'unità sindacale e la fiducia nella grande C. G. I. L. — I rappresentanti dei 23 mila lavoratori hanno preso atto dell'assenza del Governo dal loro Congresso. Mentre si va alla Fiera del Levante di Bari — non poteva essere diversamente — nessun Ministro, nessun rappresentante del Governo, nessun Sottosegretario ha voluto dire una sola parola di incoraggiamento ai lavoratori del porto. Anche questa è una ennesima prova di malcostume. *(Interruzione del deputato Mazza).*

Se ho allargato il problema gli è perché quanto ho detto e dico rappresenta una lamentela avvertita anche da portuali di Torre del Greco e quindi credo che l'onorevole Mazza dovrebbe condividere la mia protesta.

Sulla parte essenziale dell'interpellanza l'onorevole Sottosegretario non ha preso posizione. Avevo chiesto: è possibile o non è possibile arrivare al coordinamento dei

traffici? Lei mi ha risposto evasivamente, girando al largo, da buon navigatore! È possibile o non è possibile, attraverso una revisione, attraverso cioè la elaborazione di una nuova legge, che dovrebbe offrire motivo di discussione alla Camera, arrivare alla creazione di una edizione riveduta e corretta del T. R. A. N. S. C. O. M. cioè formazione di un ente, di un organismo, di un comitato interministeriale cui sia dato incarico di disciplinare il traffico del naviglio mercantile e fissare preventivamente, con criterio di equa distribuzione, i porti di sbarco per le merci in arrivo in base agli aiuti E. R. P.? Voi dite: noi del Ministero della marina mercantile ci siamo preoccupati nell'ultimo Consiglio di amministrazione, accogliendo le richieste dei rappresentanti dei lavoratori dei porti, di questo problema. Però non abbiamo potuto realizzarlo per difficoltà che non ci spiegate. Che cosa avete fatto allora? Avete invitato l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti? Si è forse rifiutato? Vi ha risposto di no? Perché sarebbe contrario al coordinamento? Diteci, perché sarebbe contrario a tale coordinamento il Ministro dell'industria e commercio. Diteci, in una parola, perché dopo sei mesi non si è ancora arrivati a rifare o rinnovare il T. R. A. N. S. C. O. M.? Solo così potreste chiarirci l'atteggiamento assunto dal Ministero della marina mercantile. Possiamo avere il legittimo sospetto, da ripetere in questa Camera che, gratta gratta, sotto vi deve essere qualche cosa che non va, sotto sotto vi deve essere qualcosa che non si vuol far sapere, qualche motivo per cui questo coordinamento, ove fosse realizzato, verrebbe a ledere gli interessi regionalistici. Contro quelli di tutta la Nazione. Ma noi che abbiamo presentato questa interpellanza pensavamo, desideravamo arrivare a delle conclusioni positive, nell'interesse del porto di Brindisi e di tutti quelli della Puglia e della Calabria. Quanto dicevamo con cifre alla mano e con dati precisi per spiegare quale sia la sistemazione critica in cui si dibattono i lavoratori portuali, gli assicuratori, gli spedizionieri ed i commercianti di Brindisi era un quadro veritiero, rappresentato perché si arrivasse all'accoglimento delle proposte fatte e che avrebbero di certo risolto per buona parte il problema. Voi, invece, avete respinto le nostre richieste e non volete accogliere le nostre raccomandazioni. In tal modo ci autorizzate tornando nel nostro collegio a dire che il Governo preferisce andare avanti con delle soluzioni provvisorie; e continuerà a fare apparire inutili comunicati, ma non

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

è in grado di risolvere il grosso problema — della crisi portuale — e riconosce tuttavia che è molto grave.

Per quanto riguarda la questione dell'attività turistica la interpellanza era anche rivolta al Presidente del Consiglio e avrei avuto piacere che mi avesse risposto in proposito l'onorevole Andreotti.

La ripresa dell'attività turistica, ho già detto, è connessa alla ripartizione dei miliardi del fondo lire.

Noi abbiamo il diritto di sapere giusto quando si stabilisce un programma, quali sono queste attività turistiche che saranno valorizzate con stanziamenti dal fondo lire. Noi pugliesi — credo che l'onorevole Troisi in questo sia pienamente d'accordo poiché si è battuto e continua a battersi per la valorizzazione turistica di alcune zone della Puglia — ci battiamo per la valorizzazione turistica di molte zone del Salento, che ho già ricordate.

Voi non vi curate delle nostre richieste e non rispondete. È questa la sede opportuna dove dovete rispondere, assumendo degli impegni e spiegandoci cosa intendete fare. È qui, ove si dibattono tutti i problemi di interesse nazionale, che dovete assumere precise responsabilità di fronte al Paese. È in tale maniera che intendo l'attività parlamentare in regime di democrazia, non alla maniera dei parlamentari dei primi anni del secolo. Se volete veramente realizzarla la democrazia, se volete rinnovare il costume politico dovete evitare che per l'avvenire si continui a farsi merito esclusivo di quanto si fa nell'interesse del Paese, per risolvere ogni problema della più diversa natura.

Ecco perché mi auguravo che la nostra interpellanza fosse accolta o come raccomandazione o come suggerimento nei programmi da sviluppare. Ma se lei l'ha quasi interamente respinta, è evidente che fra noi e voi del Governo e della maggioranza vi è una diversa concezione della politica anche in sede parlamentare; è evidente che volete continuare nel malcostume politico, mentre noi vogliamo rinnovarlo integralmente. Che poi io abbia la fortuna o la sfortuna di avere una discreta oratoria, non credo possa far dispiacere ad alcuno, né a lei, che mi ha forse superato in tale arte, né agli altri colleghi che forse invidiano lei e me per questa modestissima comune capacità!

Concludo: non sono soddisfatto per quanto riguarda la mancanza di impegni precisi da parte del Governo in ordine di capi a), b) e d) della interpellanza. Prendo atto con

riserva delle dichiarazioni e degli impegni assunti dal Governo per bocca dell'onorevole Sottosegretario per la marina mercantile in ordine ai capi c) ed e). Rinnoyo la raccomandazione al rappresentante del Ministero della marina mercantile di essere cauto e accorto per l'avvenire e cioè quando il progetto di legge sarà presentato ed offrirà in questa sede la possibilità di riprendere e la questione dei noli e quella più importante circa la possibilità di nazionalizzare i trasporti marittimi. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recato: Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Alliata di Montereale, per il reato di cui all'articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317 (*vilipendio delle istituzioni costituzionali*).

La Commissione ha espresso a maggioranza parere favorevole, perché sia concessa la richiesta autorizzazione.

Dichiaro aperta la discussione sopra la proposta della Commissione.

DE MARTINO FRANCESCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARTINO FRANCESCO. A nome del Gruppo parlamentare del Partito socialista italiano dichiaro che voteremo contro la proposta di autorizzazione a procedere.

È evidente che non approviamo nella sostanza le parole che sono state pronunciate dal deputato Alliata, però riteniamo di mantenere qui un principio che è stato osservato tradizionalmente nel Parlamento, per il quale, in caso di fatti di questo genere, non è stata mai concessa l'autorizzazione a procedere. Noi riteniamo che il mandato parlamentare debba essere tutelato nel modo più ampio, soprattutto in casi nei quali è evidente il carattere polemico e politico e riteniamo, quindi, non si debbano concedere autorizzazioni a procedere. Questo lo affermiamo come un principio generale da valere in tutti i casi, e che per coerenza noi repubblicani e socialisti crediamo si possa applicare anche per i nostri colleghi monarchici.

CAPALOZZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPALOZZA. Per gli stessi motivi espressi dall'onorevole De Martino, ai quali noi aderiamo, voteremo contro la richiesta di autorizzazione a procedere.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

COVELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. I deputati monarchici prendono atto delle dichiarazioni dei colleghi repubblicani, loro avversari: dichiarazioni obiettive, che continuano una tradizione parlamentare, quella per cui nella Camera monarchica, allorché si presentava l'occasione di una richiesta di autorizzazione a procedere per motivi forse più gravi di quelli enunciati a carico dell'onorevole Alliata, vi era una solidarietà unanime nel respingerla.

L'onorevole relatore manifesta indubbiamente, nella sua relazione, l'imbarazzo della Commissione, quando riconosce — e gliene siamo grati — il momento e le condizioni particolari nelle quali l'onorevole Alliata avrebbe pronunciato le parole incriminate; ma la Commissione nega egualmente l'attenuante derivante da un motivo così obiettivamente riconosciuto, riportandosi invece alla sostanza dell'espressione, che non può essere ritenuta determinante quando si è riconosciuta la circostanza particolare nella quale l'espressione stessa è stata pronunciata.

Sarebbe un voler essere particolarmente ligi ad una necessità di carattere giuridico a carico di una minoranza monarchica il non voler ricordare che in sede di campagna elettorale, da un capo all'altro del Paese, da tutte le parti si sono sentite pronunziare frasi offensive, talora anche contro Dio. Non credo che proprio una frase determinata dall'acredine degli ascoltatori possa far ritenere l'onorevole Alliata colpevole di un reato e ancor meno non meritevole di quella solidarietà parlamentare intesa ad assicurare comunque l'esercizio del mandato contro tutte le insidie. Una concessione di autorizzazione a procedere assumerebbe certamente un profilo politico; e tanto più nobile è l'atteggiamento delle parti avversarie, quanto più questo profilo politico sia riconosciuto nei confronti della minoranza.

L'onorevole Alliata in un comizio a piazza della Signoria, avversatissimo da una parte degli ascoltatori, insultato con parole più gravi di quelle cui si accenna qui, ad un certo istante, con la sua giovanile veemenza, nota in questa Camera, avrà potuto rispondere nella maniera come ha risposto. Non è vano ricordare che lo stesso sindaco di Firenze, di parte sinistra, sollecitato a fare alcune dichiarazioni a carico dell'Alliata, in quella occasione ebbe a pronunziarsi solidale, non con il contenuto della espressione, ma con il gesto di ribellione dell'oratore a

quanto subiva da parte di alcuni gruppi degli ascoltatori.

Onorevoli colleghi, noi chiediamo per l'Alliata la comprensione che va accordata a un deputato, nell'intento di salvaguardare il suo mandato, e che va accordata a un candidato nelle elezioni; e che siano tenute presenti le circostanze e i particolari motivi determinanti.

In altra occasione, una relazione analoga della Commissione per le autorizzazioni a procedere ebbe inavvertitamente la generosa opposizione di un collega di parte avversaria; ed io mi sono rifatto agli argomenti di quel collega, per tentare di dimostrare la inopportunità di concedere ora l'autorizzazione.

Se allora la maggioranza della Camera ritenne non esservi gli elementi per la concessione di autorizzazione a procedere a mio carico, io invoco il ricordo di quella comprensione, perché sia usato lo stesso trattamento al collega del mio Gruppo.

AMADEO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMADEO. A nome del Gruppo repubblicano, dichiaro che voteremo contro la concessione di autorizzazione a procedere. Noi siamo in una situazione particolarmente sensibile, più che ogni altro feriti dalle espressioni ingiuriose e volgari che sono state pronunziate. Non possiamo non elevare una parola di protesta e di monito perché la lotta politica, in qualunque sede, sia contesa di idee, di concetti, di ragionamenti contrapposti, escludendosi le contumelie che degradano non le istituzioni ma solamente la persona che le pronunzia.

Con questo desiderio, con questo monito, votiamo oggi contro la richiesta di autorizzazione a procedere nei confronti del collega, anche perché un diverso atteggiamento potrebbe essere erroneamente interpretato quale atto di ritorsione, di astio e di odio, sentimenti che non sono nel nostro animo benché addolorato dall'ingiusta ed assurda parola pronunziata. Vogliamo crederlo, in un attimo di incontrollata eccitazione.

CAPPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPI. Premetto che parlo a nome personale, perché non ho avuto modo di interpellare i colleghi del Gruppo.

CASTIGLIONE. Si capisce; non è una questione politica questa!

CAPPI. Ma ha assunto un carattere politico.

Comunque, dato lo svolgimento della discussione, date le dichiarazioni dei rappre-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

sentanti degli altri partiti della Camera, anch'io, personalmente, voterò contro l'autorizzazione a procedere. Però due cose voglio fare osservare. Innanzitutto, che questo nostro voto non deve contribuire a creare un precedente, un precedente in due sensi. Può essere pericoloso respingere, non dico alla leggera, ma forse senza una meditazione o riflessione sufficiente, le conclusioni della Commissione per le autorizzazioni a procedere, che a maggioranza — e nella Commissione sono rappresentati tutti i partiti della Camera — aveva concluso, dopo aver indubbiamente indagato e studiato a fondo il caso, per la concessione dell'autorizzazione. (*Commenti a destra*). Ho detto che nella Commissione sono rappresentati tutti i partiti e non soltanto quelli della maggioranza. Inoltre, non vorrei che il voto contrario all'autorizzazione a procedere costituisca un precedente che autorizzi a trasformare la discussione e la critica politica in volgare contumelia, perché nessuno potrà negare che la frase incriminata non costituisca una, sia pur severa e tagliente, critica ad un istituto o ad una persona, bensì, semplicemente, una volgare contumelia.

Premesso questo, ripeto, voterò contro l'autorizzazione a procedere.

PRETI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PRETI. Noi voteremo contro per le medesime ragioni esposte dall'onorevole Amadeo.

ALMIRANTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALMIRANTE. Noi voteremo contro per le ragioni esposte dai precedenti oratori. Non ci associamo alle riserve fatte dall'onorevole Cappi. (*Commenti*).

BENVENUTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENVENUTI. Il nostro autorevole collega Cappi ha dichiarato di esprimere una propria opinione personale. Io, allo stesso modo, parlerò a titolo puramente personale.

Il mio pensiero è che, avendo l'onorevole Cappi ritenuto, e ben giustamente, che il caso oggi in esame non debba costituire precedente, la via migliore perché il precedente non si formi sia quella di votare per l'accoglimento dell'autorizzazione a procedere. Questo è il voto personale che io darò.

Naturalmente il problema involge complesse questioni di ordine giuridico e di ordine politico, e non è in questa sede che io intendo svolgerle; ma personalmente mi riservo di svolgerle in occasioni più adatte, senza che l'odierno voto contrario da parte della mag-

gioranza possa pregiudicarne il valore e la portata.

GEUNA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GEUNA. Dichiaro, a titolo personale, che mi associo alle considerazioni dell'onorevole Covelli e che voterò contro l'autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta della Commissione di concedere l'autorizzazione a procedere contro il deputato Alliata di Montereale.

(*Non è approvata*).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49. (10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49 ».

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare l'onorevole Imperiale. Ne ha facoltà.

IMPERIALE. Sarebbe per me impresa veramente ardua se, anche parlandovi di una sola faccia del mastodontico prisma del bilancio generale di previsione, io volessi impelagarmi in una questione tecnica. Ahimè! Quanti raggiri, quanti vicoli senza uscita per chi, chiamato ad altre missioni, non abbia dimestichezza, e non sia rotto all'impiego e all'uso di quelle cifre. Eppure, quelle cifre hanno il loro linguaggio: il linguaggio semplice, che è proprio del senso comune; linguaggio che, se spesso viene rigettato dalla scienza ufficiale, viene invece accettato e consacrato dalla filosofia e dalla politica.

Senza entrare, dunque, nei particolari tecnici del bilancio del Ministero dei trasporti, una prima domanda, e certamente la più imperiosa, si impone alla mia coscienza di uomo politico, e soprattutto di lavoratore: come intende questo nuovo bilancio di previsione andare incontro alle inderogabili e urgenti esigenze economiche del personale dell'Amministrazione ferroviaria? La domanda è certamente scottante, ma abbiamo il dovere di darle risposta.

Non è di oggi, certamente, l'agitazione dei ferrovieri, ma risale a molto tempo addietro. È con vera pazienza che questi artefici della ricostruzione nazionale stanno bussando alla porta del Governo, la quale rimane, malgrado tutto, sbarrata. Pare che si voglia non udire il grido di questa massa di lavoratori, i cui

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

meriti non sono soltanto di oggi, dal momento cioè della ricostruzione del Paese, ma risalgono a moltissimi anni addietro. Essi risposero all'imperativo della propria coscienza fin dal 1922, quando, presagendo l'avvicinarsi del temporale, dissero il loro « basta » al fascismo che dilagava. Non riuscirono nel loro intento, ma non fu certamente colpa dei ferrovieri; fu colpa del malcostume borghese, facilitato anche dalla pusillanimità dei dirigenti di allora dell'Alleanza del lavoro.

Si sono avuti 45 mila esoneri, e questi rappresentano un titolo d'onore senza precedenti per la categoria dei ferrovieri. Che cosa ha fatto il ferroviere dopo il disastro nazionale? Tutti lo sappiamo: i treni non camminavano, i binari erano divelti e molte strade ferrate erano state rese impraticabili. Quante officine, quanti depositi locomotive furono rasi al suolo! Ebbene, il ferroviere, senza distinzione di grado e di categoria, con vero spirito di emulazione, si pose a ricostruire i propri impianti.

Non voglio ricordare quanti ferrovieri furono partigiani e quanti caddero sotto il piombo nazifascista. Il massimo inceppo che si potesse portare all'esercito nazista in ritirata era quello di abbandonare il lavoro, di minare i binari, ecc.; ebbene, tutto questo il ferroviere lo ha fatto, tutta questa attività patriottica è stata svolta dal ferroviere.

Ma, onorevoli colleghi, non occorre che io ricordi che, se non si vive di solo pane, non si vive nemmeno di solo spirito: è dall'armonia di questo e di quello che si giunge all'equilibrio necessario alla vita.

Io sono costretto a ritornare sulla domanda: che cosa intende fare il Governo per andare incontro a questa benemerita categoria di lavoratori? Lessi con vero compiacimento — e la notizia mi riempì il cuore di speranza — che era intendimento del Governo di scendere a trattative con gli statali per una perequazione di stipendi. La notizia partì dal Ministro Pella, in un suo intervento al Congresso delle A. C. L. I. Noi ci auguriamo nell'interesse di tutti, soprattutto per la pace e per la tranquillità del popolo italiano, che il Governo voglia decidersi una buona volta.

Vogliamo dire soltanto al Ministro Pella e, per esso, naturalmente, al Governo che se si vuole arrivare, come d'altra parte è nel desiderio di tutti, alla rivalutazione della lira, partendo, e quasi soffermandovisi con maggiore ostinatezza e caparbietà, dal sacrificio della classe lavoratrice, è questo il massimo errore di prospettiva politica che potrebbe compiere qualunque Governo. Chi dalla guerra,

e quindi dal disastro nazionale, ha tratto i maggiori profitti — e non occorre dimostrarlo, perché lo abbiamo dimostrato migliaia di volte e anche voi del Governo ne siete consapevoli — è stata l'alta borghesia plutocratica, la classe cioè che possiede le chiavi delle industrie madri del Paese. Dalla guerra, la classe lavoratrice ha tratto invece tutti i danni: fame, miseria, morte.

È giusto che tutti paghino il loro contributo alla ricostruzione del Paese, ma questo contributo deve essere commisurato alle capacità economiche di ciascuno.

Noi, dunque, restiamo in attesa, per quel che riguarda la rivalutazione degli stipendi, senza però non rimanere critici dell'attuale bilancio, che non ha preveduto e provveduto a una tale esigenza. Un problema annesso e connesso con quello della rivalutazione degli stipendi è, a mio giudizio, l'altro della casa per i ferrovieri. E non vogliamo in questo momento guardare la casa con gli occhi del poeta, cioè come entità spirituale che nel suo seno raccoglie, stringe, affratella sempre più i membri della famiglia, rendendoli partecipi degli stessi dolori e delle stesse gioie; ma vogliamo vedere la casa dal punto di vista economico, dal punto di vista del bilancio familiare. La casa oggi, e specialmente domani, con il progetto Grassi che ci prepariamo a discutere, diventerà il maggior cespite di spesa per il lavoratore.

Lo Stato vada incontro al ferroviere costruendogli case economiche ed incrementando le cooperative edilizie sorte tra i ferrovieri stessi, che sono state abbandonate al loro destino, senza alcuna provvidenza. Perché, per esempio, a queste cooperative non potrebbero essere ceduti gratuitamente suoli di proprietà dell'amministrazione ferroviaria? Sarebbe, questo primo passo, già una grande realizzazione per quelle stremate cooperative e, perché no, certamente un grande incitamento a perseverare nell'opera. È un problema che io prego il Governo di esaminare.

Guardiamo un po' da vicino il bilancio per vedere in quale misura il Governo va incontro al ferroviere nella costruzione delle case economiche. Nel 1946 il Ministro dei trasporti programmò la costruzione di un certo numero di vani per i ferrovieri e per tali costruzioni richiese al Tesoro uno stanziamento di 9 miliardi. Finalmente quello stanziamento è stato concesso, e nell'attuale bilancio figura una prima quota, su quella richiesta, di 2 miliardi e mezzo. Non sono un tecnico, ma, anche da profano, comprendo, e comprenderà ognuno, che il programma pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

gettato nel 1946 non potrà essere realizzato con la stessa somma nel 1949 e, peggio, negli anni successivi. L'aumento vertiginoso del materiale da costruzione ne è l'ovvio impedimento. Per eliminare questa grave lacuna, occorre forse raddoppiare quei 9 miliardi. Ciò non è stato fatto, e per me è un male; un male di cui risente non solo il ferroviere ma tutta la classe lavoratrice; non dico che con una congrua costruzione di case economiche, specialmente in alcuni centri eminentemente ferroviari, si sarebbe risolto il problema degli alloggi, ma queste case, con altre costruzioni, quel problema potevano grandemente alleviare.

Troppo modesta mi pare, infine, la somma stanziata per le colonie marine. Sotto questo aspetto hanno saputo fare di più e meglio, se pure a scopo prettamente reclamistico, i passati mal governi. È proprio necessario che io metta in rilievo che dopo le privazioni della guerra occorre ritemperare la salute dei nostri piccoli, perché la tubercolosi è sempre in agguato? E chi è quel ferroviere che oggi ha la possibilità di mandare qualche suo figliuolo alla cura montana o marina? Signori del Governo, era necessario essere un po' più prodighi al riguardo. Specialmente in questo campo e in questa materia, quando si tratta, cioè, della sanità fisica della futura generazione, ogni taccagneria sarà sempre riprovevole. E noi non possiamo accettare il criterio da voi seguito.

Ridicola anche la spesa per gli orfani del personale. Si capisce, e diventa naturalissima, la constatazione che, quando una povera vedova chiede di far ricoverare in qualche istituto di educazione un povero orfano, le si risponda quasi sempre che non vi sono posti o si corra dietro a pratiche burocratiche che stancano, sfiduciano e fanno rinunciare all'impresa.

Ritengo superfluo ripetere che tutto il danno deriva dall'insufficiente stanziamento di somme per quella voce.

Il premio per più intense prestazioni, da 250 milioni per il bilancio del 1947-48, è stato elevato nell'attuale di altri 100 milioni. Questa somma non ci pare sufficiente per gli scopi che ci si prefigge. Comunque vogliamo richiamare l'attenzione del Ministro affinché egli non inciampi negli stessi errori in cui è caduto, nella distribuzione di quella somma, durante lo scorso esercizio.

Premiare indistintamente tutti i funzionari, fino alla somma individuale di lire 65 mila, e ricordarsi del personale esecutivo soltanto nella misura di un 25 per cento, e

per la modesta somma di lire 2.000, è un errore gravissimo. Gravissimo perché non tiene conto degli sforzi del personale esecutivo, e noi d'altra parte non comprendiamo come il Ministro abbia potuto stabilire che soltanto un quarto di questo personale sia meritevole di premio; gravissimo perché la differenza fra 2.000 e 65 mila è enorme; gravissimo perché queste lacune e queste pecche portano inesorabilmente il loro peso sul rendimento del personale.

Irrisoria anche la somma messa a disposizione per i circoli ricreativi. Per le sue condizioni economiche il ferroviere non trova altro svago che presso i cosiddetti dopolavoro. Ebbene, rendiamo quelle sedi degne di essere frequentate. Cerchiamo di spiritualizzare quei circoli con libri, riviste tecniche e di cultura, ed incrementiamo anche lo sport, soprattutto necessario per i figli dei ferrovieri.

Infine, permettete che io spenda qualche parola per l'esonerato politico. Di questo avrei dovuto parlarvi prima e non quasi in ultimo: prima, dirò, soprattutto per una ragione morale, perché, come ho innanzi detto, per noi ferrovieri il nostro esonerato dal fascismo è la parte migliore della nostra stessa categoria. Non trovo nelle spese di previsione alcuna voce che preveda un onere per la riammissione in servizio di questi benemeriti cittadini.

È la mia una questione soltanto di forma? No! È questione invece che dimostra che il Governo si è dimenticato dell'esonerato politico. Quando di questo si è ricordato, o se ne è ricordato con provvedimenti col contagocce, correndo dietro a mille beghe burocratiche, per cui, su migliaia di casi, soltanto pochi sono stati riconosciuti esonerati politici, quasi che questa gente non fosse stata messa sul lastrico dalla reazione fascista, oppure se n'è ricordato per danneggiarlo. Per quest'ultimo caso, si veda il provvedimento nei riguardi dei licenziati; si veda inoltre la stessa resistenza del Governo, che non trova ancora il tempo e l'opportunità di presentare un disegno di legge per la sistemazione degli esonerati in seguito allo sciopero del 1922.

Quegli esonerati erano tutti avventizi e ben conoscevano il pericolo cui andavano incontro scioperando, in un periodo di reazione, anzi contro la reazione stessa. Eppure essi scioperarono, perché vollero obbedire alla loro coscienza di uomini liberi ed amanti della libertà. Erano insomma delle coscienze che liberamente si votavano al sacrificio, e la reazione non si fece attendere, ché questa

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

gente inesorabilmente e senza alcuna pietà venne messa sul lastrico. Ebbene, noi prendiamo in questo momento l'occasione per ricordare al Governo che è un suo preciso dovere provvedere alla sistemazione di queste vittime della reazione fascista.

E accanto a quelle vittime politiche di altre vittime deve ricordarsi il Governo: le vittime dell'età, i pensionati. In tempi non certamente remoti, quando la gente raggiungeva i limiti di età ed era collocata in quiescenza, era una festa tra i colleghi, ed il festeggiato ringraziava il cielo d'avergli fatto vedere quella giornata. Oggi il pensionato lascia il proprio ufficio piangendo perché sa che dinanzi a sé non vi è che la miseria; peggio ancora quando egli ha figli agli studi o in età che non consente di guadagnarsi la vita.

Da tempo il Sindacato ferrovieri ha presentato un progetto per le modificazioni delle pensioni. Devo ritenere che quelle proposte siano vittime dei topi e della polvere degli archivi, perché anche nell'attuale bilancio nulla è previsto in merito. È il vero caso di dire: aspetta cavallo che l'erba cresca.

È vero: si va da tempo ripetendo che per risanare il bilancio dello Stato occorre aumentare le entrate e diminuire le spese. A parte le critiche che sono state e potrebbero ancora essere sollevate a questi criteri, sta di fatto che finora io non ho parlato che di spese. Non assolverei il mio compito sia pure modesto se non accennassi anche alle eventuali entrate che potrebbero essere incrementate.

Sembra strano che l'onorevole Corbellini, tecnico in materia di trasporti, abbia scelto quale mezzo per incrementare le entrate del bilancio che stiamo esaminando l'aumento delle tariffe ferroviarie. Io mi rifiuto di credere che l'onorevole Corbellini non si sia accorto che ogni aumento delle tariffe porta sempre una stasi nel traffico.

Basta consultare le statistiche per convincersene. Sul dato di fatto che la stasi nei trasporti sia un danno per il Paese non è neanche il caso di fermarsi a discutere. L'onorevole Corbellini avrebbe fatto molto meglio, anziché aumentare le tariffe, a rivedere le concessioni di privilegio in materia di traffico delle merci a favore dei grossi complessi economici. Con questo sistema il bilancio dei trasporti avrebbe potuto avere un vero sollievo. Non è morale che il cittadino che non appartenga a nessuna casta privilegiata debba fare le spese per tutte queste concessioni speciali, che il più delle volte sono anche ingiustificate. Se si pensa però che tutte queste

concessioni e privilegi debbano essere mantenuti per ragioni di interesse generale, il relativo onere faccia carico sui singoli Ministeri, oppure sul bilancio del Ministero del tesoro, mai su quello dei trasporti.

Un altro mezzo per ridurre le spese è quello di abolire il sistema degli appalti dei servizi. È questo un malvezzo che deve cessare. Vorrei domandare all'onorevole Corbellini: quanto costa un manovale di una ditta appaltatrice? (*Interruzione del Ministro Corbellini*). Mentre si chiudono le porte di ingresso dell'Amministrazione ferroviaria a tanti giovani, si commette il grave errore di ingrassare molte ditte, senza che queste abbiano alcuna responsabilità nelle prestazioni d'opera.

Un altro mezzo per ridurre le spese è quello di opporsi alle richieste di revisione dei prezzi o di modificazione degli altri patti contrattuali, che vengono, spesso, avanzate da ditte fornitrici dell'Amministrazione ferroviaria, ed alle quali non solo non si resiste ma si cerca di andare incontro come meglio si può.

E sempre nel campo della cattiva gestione, ha mai osservato l'onorevole Corbellini i prezzi di vendita del materiale fuori uso residuato nei magazzini approvvigionamenti?

Faccia un confronto, l'onorevole Ministro, fra i prezzi di vendita e quelli di acquisto, e vedrà quali dolorose constatazioni dovrà fare!

Senza fermarmi alle concessioni dei servizi ausiliari (caffè, ristoranti, rivendite di giornali, ecc.) che andrebbero tutte rivedute, voglio ricordare al Ministro Corbellini il solo caso della pubblicità nelle stazioni e nei treni. Questo servizio è stato appaltato da un'unica ditta, la quale paga la microscopica somma di 2 milioni per l'intera rete, mentre potrebbe rendere miliardi all'Amministrazione ferroviaria.

Ma una cosa della quale non riesco assolutamente a convincermi è il recente provvedimento adottato dal Ministro Corbellini per incrementare le entrate: l'aumento della pigione delle case economiche per ferrovieri. Se questo aumento fosse stato praticato in maniera adeguata, e dopo i miglioramenti economici ai ferrovieri, me lo sarei spiegato benissimo; ma oggi, proprio oggi, mentre i ferrovieri sono in agitazione, aumentare il fitto fino alla misura del 500 per cento è quanto di più impolitico e più provocatorio si possa commettere. Vuole proprio l'onorevole Corbellini portare all'exasperazione il ferroviere? Noi ci auguriamo di no, e ce lo auguriamo nell'interesse di tutti; ma l'onore-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 23 SETTEMBRE 1948

vole Corbellini mediti i suoi provvedimenti e non dimentichi mai di essere un ex ferroviere.

Di questo passo, noi potremmo continuare a rilevare altre deficienze ed altre lacune al bilancio in esame. Ma a che pro? Quanto siamo andati dicendo ci basta per potere affermare con piena coscienza che non è solo il bilancio del Ministero dei trasporti che va riveduto: vanno riveduti molti servizi che da quel Ministero dipendono.

Questo bilancio non sarà mai esaminato dal ferroviere, perché troppo tecnico, e perché rimane circoscritto fra le pareti di Montecitorio e di Palazzo Madama. Se il ferroviere potesse varcare queste soglie, in coscienza vi dico che a questo bilancio esprimerebbe la sua disapprovazione.

Io, in qualità di ferroviere, vi dico il mio. (*Applausi all'estrema sinistra — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Capacchione, Geraci, Nasi, Cacciatore, Faralli, Sansone, Grammatico e Matteucci hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevato che nelle linee del Mezzogiorno vengono ordinariamente o troppo spesso impiegate carrozze per viaggiatori le più antiquate e scadenti o comunque nelle peggiori condizioni, invita il Ministro dei trasporti a provvedere perché il materiale rotabile per viaggiatori sulle linee del Mezzogiorno venga assolutamente migliorato ».

L'onorevole Capacchione ha facoltà di svolgerlo.

CAPACCHIONE. Onorevoli colleghi, al contenuto di questo ordine del giorno ci siamo sforzati di dare una forma la più schematica possibile cercando di evitare qualsiasi punta polemica, di qualsiasi natura e, specialmente, di carattere regionalistico.

Agli stessi criteri vorrò ispirare l'illustrazione brevissima, telegrafica, che dell'ordine del giorno farò: una illustrazione, del resto, che appare superflua per chi, come molti di voi, abbia avuto o abbia la ventura, buona o cattiva, di viaggiare da Roma in giù, attraverso le Puglie, la Lucania, la Calabria, la Sicilia. Credo di non scoprire alcuna novità e di non dire proprio nulla di incontrollabile affermando che troppo spesso coloro i quali hanno la mala ventura di viaggiare per quelle contrade si imbattono in certi esemplari di vetture che sembrano provenire da mostre retrospettive delle Ferrovie dello Stato. Si tratta comunque di vetture veramente in con-

dizioni pietose sotto tutti gli aspetti, principalmente sotto quello igienico.

Sappiamo che il materiale rotabile delle ferrovie ha subito durante la guerra una notevole falcidia, ma quello di cui non riusciamo assolutamente a convincerci è che proprio tutto il peggio venga a finire giù, da noi, quasi a significazione, vorrei dire, fisica, materiale, di una sprezzante considerazione di soggezione e di inferiorità, che non ci umilia ma ci offende e contro cui sdegnosamente protestiamo.

Ora, onorevole Ministro, con animo proprio sgombro da ogni sentimento di avversione, di ostilità, financo di critica, noi la invitiamo — credo di interpretare la volontà non soltanto di tutti i colleghi, di ogni settore, del Mezzogiorno, ma di tutta la gente del Mezzogiorno — ad eliminare questo spiacevole, doloroso inconveniente che con tanti altri contribuisce a grattare nella piaga che sempre, più che mai, è aperta e duole nel cuore della gente del Mezzogiorno, la quale in fondo altro non chiede se non di poter veramente credere alle calorose, fraterne, insistenti proteste di interessamento e di solidarietà che ogni giorno, da ogni luogo, a parole, si partono verso di essa (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera il seguente disegno di legge approvato nella seduta del 22 corrente dalla VIII Commissione permanente in sede deliberante:

« Aumento di pene pecuniarie per contravvenzioni a norme di polizia in materia di bonifica ».

In relazione alle aggiunte al Regolamento approvate recentemente dalla Camera, ritengo che questo disegno di legge possa essere deferito alla Commissione competente, in sede legislativa.

Pongo in votazione questa proposta.

(*È approvata*).

La seduta termina alle 12,40

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO