

XLIX.

SEDUTA DI SABATO 24 OTTOBRE 1953

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

INDI

DEI VICEPRESIDENTI LEONE E TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi	2857
Disegni di legge:	
<i>(Deferimento a Commissioni)</i>	2857
<i>(Presentazione)</i>	2942
Disegni di legge <i>(Seguito della discussione):</i>	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per lo esercizio finanziario 1953-54 (80); Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1953-1954 (200); Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54 (219) .	2858
PRESIDENTE	2858
JACOPONI	2858
DUCCI	2865
CAFIERO	2874
SIMONINI	2880
COLASANTO	2888
SEMERARO SANTO	2898
BOGONI	2900
ALPINO	2905
SCHIAVETTI	2911
FARINI	2917
CALABRÒ	2930
BARDANZELLU	2935
ANTONIOZZI	2943
Proposte di legge:	
<i>(Annunzio)</i>	2858
<i>(Deferimento a Commissioni)</i>	2857
Interrogazioni <i>(Annunzio)</i>	2946

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati De Marzi Fernando, Garlato, Germani, Gorini, Jannelli e Pitzalis.

(I congedi sono concessi).

Deferimento a Commissioni di disegni e di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta in precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni e proposte di legge possano essere deferiti all'esame ed all'approvazione delle Commissioni sottoindicate, in sede legislativa.

alla I Commissione (Interni):

« Disposizioni integrative del decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 429, sul ripristino delle campane requisite per esigenze belliche ovvero distrutte o asportate per fatti di guerra » (263) — *(Con parere della IV Commissione);*

alla II Commissione (Affari esteri):

« Proroga del termine per l'ultimazione delle operazioni di liquidazione dell'Ente di colonizzazione " Romagna d'Etiopia " » (255) — *(Con parere della IV Commissione);*

« Concessione di un contributo straordinario di lire 14 milioni all'Istituto interna-

zionale per l'unificazione del diritto privato » (260) — (*Con parere della IV Commissione*);

alla IV Commissione (Finanze e Tesoro):

GERMANI. « Pagamento delle imposte di successione relative ai terreni soggetti ad espropri a norma delle leggi 12 maggio 1950, n. 230, e 21 ottobre 1950, n. 841, e successive modificazioni e integrazioni » (270) — (*Con parere della IX Commissione*),

Alla V Commissione (Difesa):

PAGLIUCA. « Estensione ad alcune categorie di ufficiali dell'Esercito delle norme della legge 24 dicembre 1951, n. 1638, ai soli effetti del trattamento di quiescenza » (193) — (*Con parere della IV Commissione*);

alla VI Commissione (Istruzione):

DE' COCCI. « Estensione della validità delle abilitazioni conseguite per i corsi alle scuole di avviamento professionale » (264);

alla XI Commissione (Lavoro):

LONGO ed altri: « Assistenza di malattia per i coltivatori diretti » (45) — (*Con parere della IV Commissione*),

GRAZIOSI e MARENGHI: « Esenzione dal limite di età ai fini dell'ammissione ai concorsi per posti di sanitario condotto » — (*Con parere della I Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti altri disegni e proposte di legge sono, invece, deferiti alle Commissioni sottoidicate, in sede referente:

alla I Commissione (Interno):

BRUSASCA. « Sostituzione del secondo comma dell'articolo 11 della legge 29 aprile 1953, n. 430, concernente la soppressione del Ministero dell'Africa italiana » (258);

alla II Commissione (Affari Esteri):

« Delega per l'approvazione degli Allegati tecnici alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, conclusa a Chicago il 7 dicembre 1944 » (262) — (*Con parere della V Commissione*);

alla III Commissione (Giustizia):

FODERARO: « Riconoscimento giuridico dell'avviamento commerciale » (256) — (*Con parere della X Commissione*);

alla IX Commissione (Agricoltura).

SAMPIETRO GIOVANNI ed altri: « Norme di riforma dei contratti agrari » (233);

alla XI Commissione (Lavoro):

VIGORELLI ed altri: « Istituzione di una Commissione interparlamentare per il completamento delle indagini e l'attuazione delle proposte suggerite dalla "Commissione parlamentare d'inchiesta sulla miseria in Italia e sui mezzi per combatterla" » (201);

RIVA ed altri: « Disciplina dell'esercizio della professione stomato-odontoiatrica e dell'arte ausiliaria dell'odontotecnica » (238).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge di iniziativa parlamentare:

dei deputati Fabiani, Sullo, Natali Lorenzo, Pagliuca e De Martino Carmine:

« Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 » (299);

dei deputati Tonetti e Luzzatto.

« Trasferimento all'assicurazione obbligatoria per l'invalidità e la vecchiaia dei superstiti dei titolari di pensioni della ex Banca commerciale triestina » (300);

dei deputati Maghetta, Ghislandi, Colasanto e Borellini Gina:

« Trattamento di quiescenza e integratore della pensione di guerra a favore degli ufficiali del ruolo d'onore ciechi di guerra già richiamati in servizio » (301).

Saranno stampate e distribuite. Poiché importano onere finanziario, ne sarà fissata in seguito, a norma dell'articolo 133 del regolamento, la data di svolgimento.

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

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

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io dirò con il compianto onorevole Giulietti che, non ascoltandomi la Camera (deserta), immaginerò di parlare al

mare, cioè ai marittimi e ai portuali d'Italia. Lusingato di essere ascoltato da così importanti categorie di lavoratori, avrò il coraggio di proseguire nel mio discorso sul bilancio della marina mercantile. Il vuoto, si sa, disarma; tuttavia, avendo di fronte a me sia l'onorevole ministro sia l'onorevole sottosegretario per la marina mercantile, posso dirmi in gran parte soddisfatto.

La marina mercantile italiana uscì dalla guerra come da uno dei più gravi disastri che la storia possa ricordare. La nostra marina fu colpita pressoché a morte in tutti i suoi mezzi e strumenti, non solo, ma anche fu daramente salassata nei suoi equipaggi: uomini che perirono in fondo al mare, uomini che furono trucidati dall'azione bellica, dal piombo nemico, uomini che furono internati in campi di concentramento di quasi tutti i paesi del mondo o fatti prigionieri.

Alla ripresa delle nostre attività marinare, alla base di questa ripresa uno dei compiti fondamentali, accanto a quello della ricostruzione della marina mercantile, era anche quello della ricostituzione dei nostri equipaggi. Una marina, per essere all'altezza dei propri compiti, anche disponendo delle migliori navi, deve avere equipaggi selezionati, equipaggi capaci professionalmente, si tratti degli uomini cosiddetti della bassa forza o si tratti degli stati maggiori.

E perciò noi non potremmo iniziare un discorso sul bilancio della marina mercantile se, come prima preoccupazione fondamentale, non si avesse quella di mettere in condizione i lavoratori del mare di essere all'altezza del compito che il paese richiede loro. Ricostituirti gli equipaggi, rifatte le fila di questa gente che tanto soffrì durante i lunghi anni di guerra, noi dovevamo anche occuparci di quali fossero le condizioni a cui essi andavano a lavorare, a cui i lavoratori del mare dovevano riaffrontare le vie pericolose che costituiscono il loro duro mestiere.

Noi non possiamo quindi parlare della ricostruzione della marina mercantile se prima non abbiamo l'esatta percezione di quali sono i diritti di coloro che debbono far funzionare la marina mercantile di ogni mare e verso ogni porto. Il trattamento economico di questa gente bisogna riconoscere che è molto al di sotto di quelle che sono le loro spettanze. Non si può quindi pensare di migliorare le loro qualifiche, non si può sperare di avere una categoria di lavoratori disciplinati sempre rispondente alle grandi necessità di questo importante settore, se prima non li metteremo in condizione di sapere che sono

trattati secondo le loro esigenze e i loro diritti.

Ora, è noto che l'armamento navale in questi ultimi tempi è stato l'industria più attiva e più redditizia del nostro paese. In fondo, una nave di 10 mila tonnellate è una azienda che naviga quasi tutti i giorni e che ha dato, almeno fino a ieri, la possibilità ai proprietari di realizzare, prima che di guadagnare, un milione al giorno. Eppure questa azienda industriale funziona con 36-37 persone. Quante volte noi abbiamo insistito perché, tenuto conto della grave disoccupazione che esiste fra i lavoratori del mare, l'armamento, in relazione ai suoi guadagni, all'intensa attività del traffico marittimo, aumentasse le tabelle di bordo.

Non si è mai voluto ascoltare questa voce e non si è mai voluto rendere giustizia ai lavoratori del mare; anzi, gli armatori hanno sempre mantenuto rigidissima la tabella di bordo: su una nave *Liberty* 36 o 37 persone bastano. Cosicché il lavoratore del mare, che rende importanti servizi alla nazione e consente all'armatore notevoli guadagni, non ha avuto finora la soddisfazione di vedere accolte le sue legittime richieste. Pertanto, il lavoratore del mare è spesso obbligato a sopportare fatiche in più, perché, quando a bordo di una nave in viaggio si ammalano uno o due elementi dell'equipaggio, i compagni di lavoro devono sostituire gli ammalati e sopportare le fatiche di un maggior lavoro. Mai si è pensato, per esempio, che il vitto di bordo non può essere considerato alla stessa stregua di quello che viene fornito da un qualsiasi ristorante di una qualsiasi città. È noto che le navi sono costantemente soggette a cambiamenti di clima, di temperatura, di condizioni igieniche. Però, in qualsiasi porto del mondo vadano, il cuoco e la tabella vitto rimangono sempre gli stessi. E, se l'onorevole ministro della marina mercantile volesse fare una statistica delle malattie che con maggior frequenza colpiscono gli equipaggi della marina mercantile, troverebbe che esse sono dovute al vitto, che non è amministrato e confezionato e cucinato adeguatamente alle diverse condizioni di clima, di temperatura, ecc. E si pensi all'assurdo dei signori armatori che hanno diritto di scegliersi il cuoco senza passare attraverso gli uffici di collocamento, cosicché accade talvolta che un barbiere o qualche altro lavoratore proveniente da chissà quale altra categoria assuma il ruolo di cuoco a bordo delle navi.

Sappiamo tutti che la differenza fra il lavoratore dell'industria e il lavoratore del

mare è notevole; ma, anche se il lavoratore del mare riceve qualche lira in più al mese rispetto al salario del lavoratore dell'industria, non va trascurato il fatto che il marittimo è sempre a disposizione della nave e dell'armatore per 24 ore al giorno e che il suo lavoro si svolge quindi anche nelle ore notturne. Se dunque le condizioni dei marittimi sono diverse da quelle di tutti gli altri lavoratori, essi meritano un compenso adeguato.

E vi è un'altra questione che in Italia non siamo stati capaci di risolvere, come sarebbe giusto ed umano risolvere: quella della vacanza ai lavoratori del mare. Se ad un marittimo imbarcato avviene una disgrazia in famiglia, o la malattia del padre, della madre, della moglie, del figlio; se egli vuole andare ad assistere il familiare colpito, è costretto a sbarcare e a perdere il lavoro. E qualora, per ragioni sentimentali e affettive che tutti noi sentiamo, il lavoratore del mare volesse trascorrere con la propria famiglia un intero mese, egli è costretto a perdere l'imbarco, sapendo che poi per chissà quanti mesi e forse quanti anni rimarrà disoccupato a terra. Sono problemi sociali ed umani della massima importanza, che con un po' di buona volontà si potrebbero risolvere; soprattutto, ripeto, in un settore dove l'attività è stata intensa, dove i guadagni si può dire siano stati favolosi e dove la disoccupazione è tremenda, perché vi sono migliaia e migliaia ancora di marittimi di ogni grado e di ogni categoria che da mesi e da anni aspettano la fortuna di potersi imbarcare su una nave.

E, poiché l'onorevole ministro ci fa l'onore di ascoltarci, a questo breve quadro della situazione dei lavoratori del mare io voglio aggiungere un elemento che è di carattere politico, ma che riguarda il diritto della nostra gente e del resto — direi — l'onore del nostro paese.

In America, onorevoli colleghi, vige una legge chiamata *security* interna. Questa legge non si applica solo al popolo americano (se è giusta o ingiusta a noi non riguarda), è problema di quel popolo e di quel governo), ma si applica anche agli equipaggi di alcune nazionalità che toccano i porti americani.

Supponete: io sono un ex-vecchio marittimo, un lavoratore del mare, membro del partito comunista; se, invece di essere deputato, o se la polizia fascista non mi avesse tolto il libretto di navigazione mandandomi al confino e poi in galera, avessi continuato questa attività, giungendo in America avrei dovuto dire ai signori inquisitori del governo americano che vengono a

bordo quali sono le mie idee, a quale partito od organizzazione sindacale appartengo e per quale governo io ho fiducia e simpatia.

Ma quando mai è avvenuto che su una nave battente la propria bandiera nazionale il lavoratore del mare sia obbligato a rispondere a queste domande? Qui vi è anche un problema di dignità nazionale. Perché io cittadino della Repubblica italiana debbo dire al poliziotto americano come la penso? Il marittimo qualche volta, per timore di chissà quali conseguenze, ha negato di appartenere ad una organizzazione classista o ad un partito di sinistra. Senonché è giunta poi la dogana a bordo e, nel fare la perquisizione nella cuccetta, ha trovato un documento o una tessera di partito. Il marittimo italiano viene arrestato. L'onorevole ministro della marina mercantile sa che alcuni marittimi italiani sono ancora in prigione, nelle prigioni americane, senza la possibilità di difendersi: perché chi metterà a loro disposizione un avvocato in quel lontano paese? Questi nostri marittimi non hanno i mezzi per potersi difendere e quindi si trovano in gravi angustie perché hanno perduto il lavoro, senza contare la disperazione delle loro famiglie, che non vedono tornare i propri congiunti, anzi li sanno nelle prigioni del « democraticissimo » governo americano.

Ora, queste sono cose contro le quali il Governo ha il dovere imprescindibile di prendere posizione. Il cittadino italiano, se va in terra d'America, d'Inghilterra o di Russia o in qualsiasi altro posto del mondo, solo quando commette un reato può venire arrestato dalle autorità del luogo. Ma, se è reo soltanto di avere una idea, di conservarsela, di non dare noia a nessuno, non può essere prelevato o arrestato.

Sull'argomento concludo richiamando l'attenzione dell'onorevole ministro sui 7 o 8 nostri connazionali che si trovano ancora in quelle prigioni senza sapere come verranno trattati e quanti mesi dovranno restarvi. Un interessamento del ministro degli esteri per intervento del ministro della marina mercantile sarebbe salutato con gioia dalle famiglie di coloro che sono laggiù a soffrire.

Due parole voglio dire per quanto riguarda la previdenza marinara e l'ultima legge che si riferisce alle pensioni dei lavoratori del mare. Saremmo degli ingrati, non diremmo il vero se oggi da questa tribuna si affermasse che la previdenza marinara è una colossale ingiustizia e che, in certo qual modo, non abbia in parte dato tranquillità a coloro che hanno svolto tanta attività sul mare. Però

questa legge, onorevole ministro, ha bisogno di essere completata: perché, se ha soddisfatto un numero abbastanza notevole di vecchi lavoratori del mare, ha però lasciato indifeso una serie di categorie di lavoratori del mare alle quali, con un po' di buona volontà e perfezionando la legge, si potrebbe ugualmente dare la tranquillità come ai loro colleghi. Noi siamo certi che l'onorevole Tambroni non trascurerà questo problema. Egli conosce ormai i problemi di questo importante Ministero, e noi siamo lieti che la scelta sia caduta su un uomo che ormai da anni lavora attorno a questa importante branca cercando di approfondirne tutte le esigenze.

Il bilancio di quest'anno ammonta a oltre 25 miliardi, di cui oltre 11 destinati a spese ordinarie e oltre 13 a spese straordinarie. Rispetto al bilancio precedente, si tratta di un aumento di oltre 9 miliardi. Però, non ci facciamo illusioni. Non crediamo che questo aumento sia dovuto a un maggior potenziamento della nostra marina o al fatto che sugli scali vi siano navi in costruzione. Del resto, lo dice con chiarezza la stessa relazione dell'onorevole Mazza. Quindi resta sempre per noi il problema della costruzione e della ricostruzione della nostra marina, anche se il bilancio è aumentato di alcuni miliardi.

Circa l'efficienza della nostra flotta di linea e da carico, riferendomi alla documentata relazione Mazza si dovrebbe concludere che il piano di costruzione e ricostruzione previsto in questi ultimi otto anni è stato superato di almeno 200 tonnellate. Ma in realtà questo aumento non risponde alle esigenze del paese in materia di trasporti navali e non risponde neppure alle esigenze della tecnica moderna della marina mercantile. Perché, quando si parla di marina mercantile, di traffici di linea, di carichi liquidi e secchi, prima che di qualsiasi tonnellaggio navale occorre parlare della qualità, che è quella che consente maggiori possibilità di concorrenza alle bandiere straniere, maggiori possibilità economiche per ogni nave e per ogni copertura di linea.

Perciò noi dovremmo essere ancora all'eterno ritornello: in Italia manchiamo di una seria politica marinara, sebbene l'ultima esperienza ci abbia dimostrato quale fonte di ricchezza siano la marina mercantile e quindi l'industria dei trasporti marittimi. Meglio: per la verità, in certo qual modo una politica si è fatta. L'armamento navale è aumentato ed anche in una certa consistenza. Manca, direi, un esame più approfondito delle

necessità per ridare alla nostra marina mercantile vigore ed efficienza.

Noi abbiamo visto che fino ad ieri difficilmente le navi hanno disarmato. I noli sono stati abbastanza elevati, il traffico tra un porto e l'altro delle nostre navi mercantili è stato intenso, vivo. Allora, questo ci insegna che, mentre la nazione, il Governo, tutti noi guardiamo con passione ai problemi della nostra industria, delle nostre officine, delle nostre fabbriche, con la stessa passione noi dobbiamo guardare all'industria dei trasporti marittimi, che è fonte senza dubbio di ricchezze incalcolabili per il nostro paese.

Perché, se così non fosse, soprattutto i signori del libero armamento (almeno gran parte di essi) avrebbero disarmato con facilità, avrebbero dato fondo alle loro ancore in ogni porto e avrebbero abbandonato quella attività. Invece fino a ieri vi è stata la lotta a chi creava il maggior armamento, a chi conquistava nuove linee: ciò vuol dire che il campo è importante e che deve essere curato in tutti i suoi particolari.

L'opera del Governo, l'opera del ministro della marina mercantile deve essere quella di stabilire quale può essere l'azione più efficace per poter dare un vero potenziamento alla nostra marina mercantile; soprattutto tenendo conto che i cantieri navalmeccanici del nostro paese fra 5, 6, 7 mesi al massimo non avranno più niente sugli scali, cioè tutto il piano di costruzione previsto, in questo periodo di tempo, avrà termine.

Che cosa comporterebbe questo? Che noi rimarremmo con la marina che abbiamo, che ha bisogno di essere potenziata, rafforzata, allargata e rimodernizzata; e avremmo poi una dolorosa massa di lavoratori dell'industria navalmeccanica disoccupata, alla fame e alla miseria, aggravando così la situazione economica interna del paese, con tutto quello che comporta uno stato di cose di questo genere.

Evitiamo quindi una crisi di tale natura; evitiamo che fra 6 o sette mesi si sia ancora a discutere quali possono essere i provvedimenti per dare, se non lavoro, da mangiare a 40 mila lavoratori navalmeccanici; evitiamo di dover discutere quali sono le linee che noi dovremmo garantire all'industria dei trasporti marittimi del nostro paese.

Altri colleghi di ogni parte di questa Camera, che interverranno in questa discussione, danno quale potrà essere una legge sostanziale atta a riparare a questa situazione e a consentire al nostro paese di creare quella flotta che è indispensabile alla sua economia. Però occorre una legge non di rattoppatura,

non una legge che fra qualche mese ci riporti alla situazione attuale; occorre, a mio avviso, una legge organica, una legge integrale, con un piano ampio — in relazione, beninteso, a quelle che sono le nostre possibilità — che preveda un insieme di costruzioni navali e tranquillizzi, almeno per alcuni anni, l'industria navalmeccanica, dandoci la sensazione che la nostra marina risponderà a quelle che sono le esigenze del nostro paese e della nostra economia.

Potrei darvi tutta una serie di indicazioni, che però sono già contenute nella relazione dell'onorevole Mazza. E badate, onorevoli colleghi: coloro che si vogliono interessare della marina mercantile e dei suoi problemi, non hanno che da leggere la relazione dell'onorevole Mazza; a pagina 9-10 troveranno trattata, con chiarezza e competenza, la materia relativa a questo argomento così importante dell'armamento navale, problema che si dibatte, ormai, in tutti i paesi e che esce dal gruppo ristretto di coloro che si interessano di marina mercantile.

Noi nel nostro paese abbiamo molti competenti in materia marittima. Un tecnico che vive a Genova, molto competente in questi problemi, il capitano Cesare De Feli, sull'*Avvisatore marittimo* di Genova, non trascura occasione, certamente a nome degli armatori liberi d'Italia, o, almeno, a nome di una parte considerevole di essi, per trattare questo importante problema, dando una serie di indicazioni, senza presunzione, da vecchio marittimo e da tecnico competente quale egli è. Egli tratta il problema con ricchezza di dati statistici, confronta l'efficienza della nostra marina con quella di altri paesi anche più poveri del nostro, e dice cosa si potrebbe fare perché una legge in materia si dimostri veramente efficiente.

Noi desideriamo, onorevole ministro della marina mercantile, che ci si serva anche di questi suggerimenti perché, lo ripetiamo, il problema è talmente importante che deve convincere tutti a dare il massimo della nostra attività e delle nostre idee perché possa essere risolto.

Onorevole ministro, si dice che alcuni armatori liberi (si parla di tre di questi) avrebbero abbandonato l'idea di costruire navi cisterna, e quindi respingerebbero i contributi che dovevano ricevere, derivanti dalla legge n. 212 del 1953. Se ciò è vero, vuol dire che vi è una somma disponibile per certe costruzioni navali.

E allora, perché questo contributo, rifiutato da alcuni armatori liberi, non si cede

alle società sovvenzionate, che in fondo costituiscono un patrimonio dello Stato? E perché non si suggerisce a queste ultime società come impiegare il contributo?

In particolare, la società « Adriatica » ne avrebbe urgente bisogno per la costruzione di almeno un paio di navi della portata di 3.500-4.000 tonnellate, da impiegare sulla linea Italia-Istanbul, linea che in questo momento è servita da due navi che non corrispondono più alle esigenze del traffico. Noi sappiamo che, durante il lungo periodo di intenso traffico turistico su tale linea, sono molti i passeggeri che, non trovando posto a bordo delle nostre navi, sono costretti a rinunciare a navigare con le nostre bandiere, facendo così perdere un notevole ammontare di noli alla società « Adriatica ». La Turchia serve quella stessa linea con una nave moderna di 8 mila tonnellate, che naviga a una velocità di diversi nodi superiore a quella delle nostre navi.

Passiamo quindi a questa società le somme che non sono state accettate da quegli armatori liberi, sì da permetterle la costruzione, se non di due, almeno di una nave di questo tipo, i cui piani sono già pronti, come pronte sono le previsioni dei costi. In tal modo lo Stato comincerebbe ad affrontare questo problema, che è arduo e urgente come quello della costruzione di una altra nave del tipo *Esperia*.

Lo so che presso il Ministero della marina mercantile si è molto discusso attorno alla costruzione di un'altra nave del tipo *Esperia*, capace di trasportare almeno 800 passeggeri e 3 mila tonnellate di merci, e che viaggiasse a 20-21 nodi orari.

Ora, una nave di questo tipo, che corrispondesse alla convenzione di Londra del 1948 (dotata, naturalmente, degli ultimi ritrovati tecnici della navigazione moderna), darebbe la possibilità di trasferire la nave *Enotria*, che attualmente serve la linea Italia-Egitto, sul percorso Italia-Grecia-Cipro-Palestina. In tal modo, unitamente all'altra nave già in servizio sulla stessa linea, si fronteggerebbero nel modo migliore le esigenze del traffico di questo importantissimo settore marittimo verso il medio oriente.

Si capisce che problemi di questo genere comportano l'esborso di somme notevoli, ma con uno sforzo, con un po' di buona volontà, tenuto conto dei guadagni che si potrebbero realizzare mantenendo linee e sviluppandone altre, anche a questo si potrebbe arrivare.

Voglio poi aggiungere un altro argomento in merito alle necessità che assillano l'altra

società sovvenzionata, l'« Italia »: essa ha urgente bisogno di raddoppiare il traffico, di intensificare i suoi servizi transoceanici verso il centro America e il sud Pacifico, servizi che sono mantenuti attualmente da tre navi del tipo « navigatori », navi ormai sorpassate e troppo lente, la cui costruzione risale all'immediato primo dopoguerra e che non possono davvero soddisfare le esigenze del traffico moderno. Inoltre, le stesse linee sono percorse da navi straniere che fanno loro una notevole concorrenza con conseguente perdita per l'economia del nostro paese di ingenti proventi.

Le società sovvenzionate debbono riconquistare il vecchio prestigio del passato, il prestigio che l'Italia aveva quando erano in attività di servizio le famose motonavi *Orazio* e *Virgilio*. Se veramente vogliamo riconquistare le linee del centro America e del sud Pacifico, bisogna mettere le società sovvenzionate in condizioni di rinnovare le loro attrezzature, di potenziare i loro servizi; e questo andrà tutto a vantaggio del prestigio e dell'economia del nostro paese.

Poche parole dirò sulla pesca a carattere industriale. Sono perfettamente d'accordo con quanto ha detto al riguardo l'onorevole Mazza nella sua relazione. Tuttavia non si può trascurare, onorevole ministro, di rilevare che per proteggere e potenziare questa attività (che attualmente si può dire sostenuta da una sola società italiana, costretta del resto ad affrontare seri rischi e notevoli sacrifici) è necessario ricorrere al ripristino della protezione doganale dell'8 per cento sul merluzzo di importazione straniera e all'abolizione dell'I. G. E. sulla produzione della pesca nazionale.

È poi necessario incoraggiare lo studio per la istituzione di una scuola professionale atta a preparare pescatori di alto mare: le nostre navi che si dedicano a questa attività sono infatti costrette ad ingaggiare equipaggi nella Bretagna e nella Normandia francesi per poter pescare negli oceani. Questi ingaggi stranieri vengono a gravare enormemente sulle spese generali di questa industria, e quindi incrementare una tale iniziativa vuol dire per la nostra marina mercantile preparare equipaggi idonei alla moderna pesca in acque profonde con grande vantaggio della nostra economia, e fare acquisire ai nostri marinai qualifiche che in altri paesi sono state già da lungo tempo conquistate.

In ultimo, chiedo che vengano concessi, con le dovute garanzie, prestiti a lunga scadenza a queste società che esercitano la pe-

sca industriale per porle in condizioni di sostenere la concorrenza straniera. Noi sappiamo benissimo che la « Genepesca » per le esigenze della sua attività dovrebbe costruire un'altra nave da pesca, dando così lavoro ai cantieri e agli equipaggi, mantenendo la nostra bandiera in acque lontane dal nostro paese e rifornendo questo di pesce pregiato e a prezzi veramente popolari. Pertanto, io penso che l'onorevole ministro della marina mercantile insisterà presso i suoi colleghi, specie quello delle finanze, perché questa opera di incoraggiamento, di aiuto, di sviluppo, nel settore della pesca industriale sia sostenuta nel modo migliore, con quelle forme, con quei contributi, con quelle leggi che noi reclamiamo.

Prima di concludere, desidero trattare la questione dei porti. Oggi i porti italiani sono stati in gran parte ripristinati nelle loro opere tecniche (silos, elevatori, magazzini, ecc.). Mancano ancora talune attrezzature, quali fondali, fasci di binari, binari di corsa, che potrebbero consentire uno sviluppo del lavoro in ogni porto italiano e diminuire i costi, sostenendo validamente la concorrenza esercitata dai porti stranieri. Però, aggiungo che, ogni qual volta si sviluppa un'attrezzatura, non dobbiamo dimenticare che si presenta un problema di carattere umano e sociale: ad esempio, il silos rimpiazza la mano d'opera. Ricordo che a Livorno, quando si scaricava a forza di braccia una nave carica di 10 mila tonnellate di grano, si distribuivano in genere per questo lavoro circa 12 milioni di salari, mentre ora con il funzionamento dei silos la stessa nave viene scaricata con una spesa di 1.800.000-2.000.000 di lire. Quindi, è vero che si realizza una economia ed una diminuzione nel costo dello scarico, ma si produce anche, purtroppo, una grave flessione nell'impiego della mano d'opera portuale, il che è fonte di miseria e di disoccupazione in seno a questa classe operaia.

Accanto a questo esiste un altro problema, che abbiamo già prospettato all'onorevole ministro. L'attrezzatura tecnica moderna tende a sostituire sempre più il combustibile solido con quello liquido: al carbone subentra la nafta. Nei vari porti italiani giungono migliaia e migliaia di tonnellate di combustibile liquido: solo a Livorno giungono circa 3 milioni di tonnellate l'anno di questo prodotto. È noto che per scaricare questo combustibile liquido non vi è bisogno di mano d'opera portuale: perciò questo è un altro fattore che contribuisce ad accrescere la disoccupazione e la miseria in questa

categoria di lavoratori. Le centrali termoelettriche di Palermo, Civitavecchia e Napoli erano state costruite per funzionare con il carbone del Sulcis. Ebbene, per una manovra di speculatori privati, anch'esse tendono a sostituire il carbone con la nafta. Ne è conseguito che nel bacino minerario di Carbonia si è prodotta una grave disoccupazione fra i minatori, il cui numero è disceso da 17 mila a 10 mila, con la tendenza a scendere ancora di più. Con questo sistema si accresce la disoccupazione fra i minatori e si arreca un grave danno all'economia nazionale, dato che questa materia prima è prodotta nel nostro paese mentre la nafta viene comperata all'estero con valuta pregiata.

Va rilevato, poi, che tutto ciò colpisce gravemente l'armamento minore, che ha sempre provveduto al trasporto del carbone Sulcis nei propri porti, a tutto vantaggio dell'armamento maggiore che va a caricare la nafta nei porti esteri. (*Interruzione del deputato Cappa*).

Onorevole Cappa, quando si parla dei grossi armatori, ella si adombra subito.

CAPPA. Ognuno può avere le proprie idee.

JACOPONI. Mi dimostri che, chiudendo le miniere di Carbonia, il Navalpiccolo non ne soffrirà e non saranno danneggiati i lavoratori di Napoli, Palermo, Genova e di altri porti d'Italia. È evidente, onorevole Cappa, che noi, in qualità di rappresentanti di queste categorie, esponiamo le cose come realmente sono per tentare di farle migliorare.

Quando viene sottratto del lavoro ai lavoratori che noi rappresentiamo, le nostre proteste ottengono ben poco. Così, abbiamo visto sottrarre tutto il lavoro ai lavoratori portuali di Porto Marghera in seguito ad un decreto del ministro Corbellini, e ultimamente v'è stato il decreto Cappa che ha estromesso i lavoratori portuali dal diritto di prestare la loro opera per conto della « Sci » di Cornigliano.

Signori del Governo, voi dovete andare incontro alla categoria dei lavoratori e non dovete sottrarle del lavoro. Pertanto, che cosa domandiamo? Che i signori trafficanti di prodotti liquidi, che guadagnano miliardi, onorevole Cappa, si decidano ad indennizzare le compagnie portuali stabilendo una qualsiasi somma a beneficio delle compagnie stesse per i prodotti liquidi che scaricano nei porti. Diversamente, non si capirebbe perché dovrebbero continuare a sussistere le compagnie portuali con la loro disciplina e il loro ordinamento.

Non diverrà povero nessuno, non metteremo alla fame nessuno se le società petrolifere daranno qualcosa del loro guadagno alle compagnie portuali, in modo che i lavoratori dei porti siano messi in condizione di poter vivere.

Onorevole ministro, ella sa che i lavoratori portuali, con attrezzature inefficienti e scarse fino a ieri, sono riusciti a far fronte alle esigenze del nolo americano, sbarcando in ogni porto perfino tremila tonnellate al giorno di carbone. Questo rappresenta uno sforzo notevole di volontà e di disciplina da parte dei lavoratori. Ora, mentre noi ci adoperiamo per rendere veramente un grande servizio all'economia del paese e al nome dei nostri porti, ci limitiamo a chiedere la difesa e il rispetto dell'integrità delle compagnie portuali e che i lavoratori dei porti siano messi in condizione di poter assicurare il pane alle loro famiglie.

È un problema di comprensione e di volontà. Noi abbiamo la certezza, direi quasi la matematica garanzia, che l'onorevole ministro della marina mercantile riconoscerà l'importanza della nostra impostazione. Egli sa che non trattasi di problemi trascendentali, ma concreti, che riguardano l'economia della nazione. Nel tener conto di questi nostri modestissimi suggerimenti, egli farà l'interesse di tutto il nostro popolo e di tutto il nostro paese. Noi, legati alla gente del mare ed ai lavoratori dei porti, faremo tutto il possibile perché le condizioni di questa gente e del nostro paese possano ogni giorno migliorare. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ducci, il quale ha presentato, unitamente ai deputati Fiorentino, Bogoni, Maglietta, Faralli, Simonini, Jacoponi, Ariosto, Russo, Riva, Amendola Pietro, Pertini, Semeraro Santo, Villabruna, Macrelli e Bozzi, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

presa in considerazione la situazione dei cantieri per costruzioni navali e il carico di lavoro che ad essi rimane ancora da svolgere per l'anno 1954,

considerando che è indilazionabile il rinnovamento della nostra flotta mercantile, invita il Governo

a presentare con discrezionale urgenza un disegno di legge che preveda e risolva in modo organico l'esigenza di sviluppo della marina mercantile e conseguentemente assolvere l'obbligo sociale di garantire continuità di lavoro alle maestranze dell'industria cantieristica nazionale ».

L'onorevole Ducci ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

DUCCI. Il periodo di tempo che va dal maggio 1948 al giugno di quest'anno, e che in sè comprende la prima legislatura della nostra Repubblica, sia per la pesante eredità della guerra perduta sia, a nostro avviso, per gli errori commessi dai governi che in questo lustro si sono succeduti, si ricorderà come uno dei periodi meno fortunati per la nazione. Non solo; ma si ricorderà come uno dei periodi più tristi per la nostra marina mercantile e per la risoluzione di tutti quei problemi di carattere economico, sociale e politico che sono strettamente connessi col nostro traffico navale.

Il dato incontrovertibile a cui pochi momenti fa ha accennato il collega Jacoponi, e cioè che nessun settore industriale ebbe a subire durante il periodo bellico tante distruzioni quante ne subì il nostro naviglio da traffico, fino al punto da ridursi, alla fine del conflitto, a un decimo della sua consistenza prebellica, avrebbe dovuto spingere i governi a compiere ogni sforzo per valorizzare e ricostruire il più rapidamente possibile uno strumento così indispensabile ad una nazione come la nostra, la quale ha sempre trovato nel mare le ragioni della propria potenza o del proprio benessere, come nel mare ha sempre trovato i motivi della propria decadenza o del proprio declino economico. Invece, i governi che abbiamo avuto finora hanno sempre tenuto in non cale, o almeno hanno negletto, l'importanza di questa marina mercantile, in ciò — bisogna essere giusti — aiutati dalla noncuranza dell'una e dell'altra Camera e dall'indifferenza della maggior parte di un'opinione pubblica male informata sui problemi che sorgono dal mare, dai suoi traffici, dai suoi commerci, dalle sue industrie.

Eppure, gli sforzi compiuti e che tuttora si compiono, la linea politica che viene adottata da tutte le nazioni, grandi e piccole, che hanno interessi sul mare e che sono uscite vinte o vincitrici dall'ultimo immane conflitto, avrebbero dovuto essere di stimolo e suggerire ben altra linea di condotta e ben altri concetti per questo vitale settore della nazione.

Non credo, onorevole ministro, che sia stato produttore sul piano elettorale, non credo che possa convincere o aver convinto coloro che sono più profani di cose marinare lo sbandieramento che si è fatto, specialmente negli ultimi tempi della prima legislatura, dalla stampa governativa, paragonata e sedicente indipendente, circa un dato di fatto, relativamente vero: quello, vale a

dire, che il nostro naviglio onerario e la nostra flotta passeggeri avrebbero in tonnellaggio raggiunto la consistenza prebellica. Tutto ciò non è serio e non è onesto per molte ragioni. Io mi limiterò a citarne due che sono assolutamente elementari. Prima di tutto l'efficienza di una flotta mercantile non si misura solo partendo da un punto di vista quantitativo, cioè dal suo tonnellaggio, ma prevalentemente da un punto di vista qualitativo, cioè dall'età delle navi, dal loro tonnellaggio e dalla loro economicità di consumo. E da questo punto di vista l'onorevole ministro mi insegna che, purtroppo, una altissima aliquota della nostra flotta mercantile potrebbe essere definita un gerontocomio navigante. La seconda ragione è che in quattordici anni la popolazione del nostro paese è aumentata di oltre un decimo, per cui il venirci a prospettare come un dato affermativo la identità di tonnellaggio con 14 anni fa non è altro che dare la prova meridiana della insufficienza di questo strumento, insufficienza che ogni giorno si accentua con l'aumento della popolazione e che non fa altro che ribadire la nostra schiavitù economica, e quindi anche politica, nei riguardi dello straniero.

Tutto questo ho voluto premettere — anzi ripetere — non come sterile rampogna che ogni anno si rinnova ad ogni discussione di questo bilancio, ma perché, prima di enunciare i dati del problema che dobbiamo risolvere e di fare il punto della situazione mercantile nazionale, ho ritenuto necessario esprimere la speranza che questa seconda legislatura cambi finalmente metodo, si convinca che una flotta mercantile efficiente è necessaria alla nostra nazione. E, chiusi per sempre il triste periodo delle leggi tampone e delle speculazioni private sostenute dallo Stato e molto spesso pagate dal contribuente, il Governo si prepari finalmente, il più presto possibile, a darci una linea di politica mercantile nell'interesse di tutto il paese.

I dati fondamentali della nostra situazione navale sono questi: al 1° gennaio 1953 la nostra flotta mercantile era composta di 3.529.000 tonnellate di stazza lorda di naviglio: quindi, pur non dando eccessiva importanza al confronto, non abbiamo ancora raggiunto il tonnellaggio dell'anteguerra, perché il 1° gennaio 1940, fra le navi che erano in mare e quelle in cantiere che furono poi varate (e successivamente purtroppo perdute), la nostra flotta raggiungeva un tonnellaggio complessivo di 3.802.000 tonnellate. Attualmente quindi saremmo al di sotto di questa cifra per 270 mila tonnellate. Ripeto però che

io non pongo l'accento su questo dato, che non ritengo determinante. A noi per il momento interessano le 3.403.000 tonnellate di stazza lorda, tenendo per un momento in non cale le 127 mila tonnellate che mancano per raggiungere il totale complessivo e che sono composte dai natanti a propulsione meccanica inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda, dalle navi a vela, dai motovelieri e dalle navi da pesca di cui parleremo in appresso. Queste 3.453.000 tonnellate sono costituite da 1063 navi, di cui 385 per un tonnellaggio complessivo di 1 milione e 71 mila tonnellate (un terzo della nostra flotta) hanno superato i 25 anni. Molte hanno superato i 30, un numero troppo forte si avvicina ai 40, qualcuna ha superato il 40° anno.

Come si vede, è necessario nella maniera più assoluta il rinnovo di questo naviglio, che si può definire decrepito. A queste vanno aggiunte altre 59 navi, per 276 mila tonnellate, che hanno compiuto il 20° anno di età e non hanno ancora raggiunto il 25°. Molte però vi sono vicine, ed è chiaro che nei prossimi 5 anni si impone il problema del rinnovo di questo naviglio. Infine abbiamo le 814 mila tonnellate di *Liberty*, che hanno ormai fatto ben più che il solo viaggio per cui le avevano costruite durante il tempo della guerra e per la guerra gli americani e che non rispondono più alle esigenze per il loro tonnellaggio, per la loro velocità e per il loro alto consumo.

Sono dunque in totale i due terzi della nostra flotta che bisogna assolutamente e urgentemente rinnovare. Sui 3 milioni e 403 mila tonnellate di naviglio, il nerbo della nostra flotta mercantile è costituito da 450 mila tonnellate di navi che, con una media di circa 56 mila tonnellate all'anno, sono state costruite nei nostri cantieri dal 1945 ad oggi, da un centinaio di migliaia di tonnellate o poco più di navi costruite all'estero mentre i nostri cantieri erano vuoti, e da qualche centinaio di migliaia di navi comperate all'estero ma aventi ancora dei requisiti che possono esserci utili: questo, onorevoli colleghi, è lo strumento che abbiamo a nostra disposizione per procurarci i cereali indispensabili alla nostra alimentazione, per il trasporto delle materie prime, per il trasporto dei carburanti liquidi e solidi, per sopperire ai bisogni della nostra grande e piccola industria, per l'esportazione dei prodotti lavorati e semilavorati, per l'emigrazione e per il turismo. In complesso un fabbisogno che per il 70 per cento passa inevitabilmente attraverso le vie del mare.

Ed ora vediamo, nella maniera più rapida possibile, come tale strumento ha funzionato ed ha potuto smaltire questo colossale e vitale traffico per la nazione. Nel 1952 sono state sbarcate in Italia o sono state imbarcate 43 milioni di tonnellate di merci, cioè 31 milioni e mezzo sono state sbarcate e 11 milioni e mezzo sono state imbarcate.

Nel 1938, cioè 15 anni or sono, con una flotta mercantile che aveva pressoché lo stesso tonnellaggio, si sono sbarcati o imbarcati 37 milioni di tonnellate di merce. Vi è stato quindi un aumento di 6 milioni di tonnellate di merci, che corrisponde circa ad un sesto. Ciò significa che in 15 anni le nostre necessità sono aumentate in proporzione di un sesto. Ma queste cifre comprendono anche il traffico di cabotaggio e sono cifre che danno il complesso generale di tutte le merci trasportate. Per noi, però, ha particolare interesse quello che si chiama il traffico internazionale, cioè le merci che vengono trasportate da e per porti esteri. Nel 1938 il nostro traffico internazionale ebbe la consistenza di 23 milioni di tonnellate. Oggi raggiunge i 30 milioni di tonnellate, con un aumento di 7 milioni. Il che significa esattamente l'aumento di un terzo rispetto al traffico del 1938, mentre la nostra flotta — ripeto — è rimasta pressoché la stessa in tonnellaggio complessivo.

Come si spiega questo miracolo o questo paradosso, che in sostanza non è né un miracolo né un paradosso? La spiegazione è facile, purtroppo, ma è dolorosa! Nel 1938 il 66 per cento delle merci che sono provenute da porti esteri è stato trasportato con naviglio che batteva bandiera italiana e solo il 34 per cento è stato trasportato con naviglio battente bandiera estera. Nel 1952 il 52 per cento di tutte le merci è stato trasportato sotto bandiera italiana e il 48 per cento sotto bandiera straniera. Ma qual è il succo che possiamo trarre da queste cifre, che possono apparire aride alla maggior parte di coloro che non si interessano ai problemi del mare? Il succo è questo: nel 1938, stringendo la cintola, facendo dei grandi sacrifici, rinunciando a un terzo del fabbisogno della nazione, cioè del fabbisogno delle merci provenienti dall'estero, abbiamo potuto per qualche anno tirare avanti. Oggi invece gli stranieri ci hanno completamente nelle loro mani, perché mi sembra abbastanza lapalissiano che, se una nazione può in certo qual modo e per un certo periodo di tempo vivere rinunciando ad un terzo del proprio fabbisogno, la si uccide se la metà del suo fabbisogno

nazionale le dovesse venire a mancare. Ma badate che questo mio paragone, che ammetto come molto semplicistico, non riflette ancora la gravità della nostra situazione mercantile navale. Per poterla individuare in modo sicuro, bisogna riferirsi esclusivamente al traffico internazionale. E allora vediamo che nel 1952 i 25 milioni di tonnellate di merci importate dall'estero sono state trasportate — ahimè! — per il 65 per cento da navi straniere e solo per il 34 per cento da navi nazionali, e che le altre 4.819.000 tonnellate di merci che sono state imbarcate per porti esteri sono state trasportate per l'82,50 per cento da navi straniere e solo per il 17, 50 per cento da navi nazionali.

Commentare ed aggettivare in qualche modo queste cifre mi sembrerebbe una perdita di tempo ed in certo senso un affronto a lei, onorevole ministro, e a coloro che qui presenti sono cultori del mare, delle sue discipline e dei suoi commerci.

Come si può e come si deve riparare a questa situazione, che è antieconomica, che è umiliante, che è dannosa e che potrebbe divenire pericolosa nel disgraziatissimo caso di un conflitto?

Non vi è che una maniera: costruire nuove navi, riprendere tutte le vie dei mari e degli oceani che abbiamo con tanta perizia saputo battere nel passato, riportare i nostri traffici, senza alcuna preoccupazione politica, ovunque possano vantaggiosamente affermarsi, fare la concorrenza agli altri popoli marinari.

Per fare questo, per costruire queste navi, bisogna dire subito che è necessario il concorso dello Stato.

Tutti i governi degli Stati marinari sovvenzionano le loro marine per varie ragioni: sia perché la marina mercantile interessa sempre di più (e disgraziatamente gli ultimi conflitti ce lo hanno dimostrato) la difesa del paese, sia perché con la marina mercantile sono strettamente connessi e collegati problemi economici, sociali e politici che un governo non può ignorare, sia infine perché l'ultimo conflitto ha prodotto una distruzione tale nel naviglio mondiale che è impossibile pensarne la ricostruzione senza l'intervento dello Stato.

La maniera migliore per risolvere questa situazione, a nostro avviso — lo abbiamo già detto e lo ripetiamo ancora oggi — sarebbe la nazionalizzazione, anche graduale. Ma, poiché a questa, con la presente situazione politica, non è possibile arrivare, non rimane altro che cercare il modo per cui l'intervento dello Stato non vada a profitto della specula-

zione privata ma dia invece il massimo contributo alla risoluzione di quei problemi economici e sociali che interessano tutta la collettività. Ciò non è possibile che attraverso una legge organica la quale, stabilite le necessità del paese in un determinato tempo, fissi un piano qualitativo e quantitativo di ricostruzione tenendo presente il potenziale costruttivo dei nostri cantieri, i bisogni della nostra industria, le necessità dell'immigrazione, lo sviluppo del turismo, e le possibilità, in concorrenza con le altre nazioni, di accaparrarsi il traffico internazionale.

Sembrava — ed io spero che questo «sembrava» possa oggi o quanto prima essere cambiato in certezza — fino a poco tempo fa che il Governo fosse venuto in questo ordine di idee, tanto è vero che una apposita commissione di studio e due sottocommissioni ministeriali (e mi sembra che di questa commissione di studio ella, onorevole ministro, sia stato il presidente) hanno rimesso nell'aprile del presente anno le proprie conclusioni, contenute in un elaborato a cui è stato già dato forma di provvedimento legislativo: questo doveva essere presentato alla Camera con immediata urgenza e non lo fu a seguito dello scioglimento di essa. In esso, prese in considerazione le condizioni dell'industria italiana, le ragioni dei maggiori costi dei nostri cantieri in confronto dei cantieri esteri, il tonnellaggio annuo che è possibile costruire, si concludeva proponendo un piano decennale per il quale lo Stato avrebbe concorso in varia maniera per la cifra iniziale di 14 miliardi, che sarebbe poi andata degradando fino a giungere a 10 miliardi o poco più. Con questo provvedimento si sarebbe consentita la costruzione di circa 200 mila tonnellate di stazza lorda, che si prevedeva sarebbero state costruite per la metà dagli armatori italiani e per l'altra metà da armatori stranieri. Ciò avrebbe permesso lo sviluppo dei nostri cantieri, dell'industria delle trasformazioni e riparazioni, e la manutenzione delle navi.

Pur non essendo convincenti, a nostro avviso, tutte le proposte contenute in questo che io chiamo impropriamente disegno di legge, è indubbio che i problemi della nostra marina mercantile e dei nostri cantieri di costruzione e di riparazione navale per la prima volta, dopo la guerra, come già aveva tentato di fare con una sua proposta di legge l'onorevole Roveda, non venivano risolti empiricamente, ma trovavano una sostanziale, e, in un certo senso, definitiva soluzione. Senonché, da più segni premonitori che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 OTTOBRE 1953

hanno avuto eco in seno alla VIII Commissione, sembra che questo indirizzo debba ancora una volta essere cambiato, e che vi sia la possibilità di finire disgraziatamente con un'altra legge tampone che non risolverebbe assolutamente nulla e che, forse, potrebbe peggiorare la situazione di questo settore.

Corrono, infatti, diverse voci; a questo proposito l'onorevole ministro potrebbe darci delle delucidazioni, che sono attese da varie parti di questa Camera, dai circoli armatoriali e dalle maestranze dei nostri cantieri. Le voci che corrono riguardano la possibilità di costruzione di circa 230 mila tonnellate di *super-tank* che sarebbero collegate a un permesso di esportazione di 80 mila tonnellate di riso: operazione cui sarebbero interessati due noti speculatori, uno dei quali, se non erro, fu fra l'altro capo di gabinetto di Bastianini, quando questi era governatore generale della Dalmazia.

A parte l'opportunità di trattare un'operazione o di concludere un'operazione simile con degli speculatori privati, è bene mettere subito in chiaro questo: noi non abbiamo assolutamente nulla in contrario a che vengano acquisite delle commesse estere. Vengano, e da qualsiasi parte verranno esse saranno le benvenute. Ma noi non vorremmo che esse fossero il pretesto per ritardare o addirittura porre nel dimenticatoio quel provvedimento legislativo duraturo e sostanziale che auspichiamo per il nostro reparto mercantile navale. In realtà queste 230 mila tonnellate ci farebbero compiere un grande passo innanzi verso la risoluzione e della crisi dei nostri cantieri e del rinnovamento della nostra flotta.

Però siamo altrettanto convinti che questa operazione da sola non risolverebbe in alcun modo la crisi dei nostri cantieri e il rinnovamento della nostra marina. Del resto, sulla necessità di una legge organica che risolva il problema dei traffici marittimi hanno concordato nella passata legislatura tutti i settori della Camera.

E valga il vero. Mi limiterò a riportare soltanto gli interventi più importanti delle persone più qualificate che su questo tema vollero dire il proprio parere.

L'onorevole Liguori, nella seduta del 28 settembre 1949, così diceva: « La nostra marina mercantile potrà rendere come nell'anteguerra del 1914, forse anche più di allora; ma per questo è necessario un notevole apporto: occorre una politica marinara più avveduta, ampia, intraprendente, capace di imporsi nelle aspre contese internazionali ». Seguitava: « Penso che l'attuale legge Saragat sulle costruzioni navali dovrebbe essere integrata da

un programma di ampio respiro, da un programma con uno sviluppo almeno di 10 anni, in modo da consentire agli armatori e ai cantieri di guardare molto lontano, anche in vista della continuità del lavoro, sul quale devono poter fare affidamento per affrontare le notevoli spese occorrenti al rinnovo degli impianti, indispensabile per conseguire quella necessaria economia (discesa dei costi) che interessa soprattutto lo Stato (il quale si è dovuto ora addossare l'onere non indifferente dei maggiori costi della industria dei cantieri nazionali) ».

L'onorevole Orlando, democristiano come l'onorevole Liguori, uomo di alta competenza in materia, nella seduta del 31 marzo 1950 su questo argomento così si pronunziava: « Io, invece, onorevoli colleghi, chiedo ancora una volta, accuratamente ma con fiducia: ci si vuole proporre ormai di affrontare in piechezza l'impostazione di programmi organici concreti e coordinati per attuarli al più presto nel tempo e con metodo, onde venire incontro alle grandi necessità che per il nostro paese sorgono dai propri traffici marittimi? ».

L'onorevole Salerno, fra le tante cose dette con saggezza, competenza, e talvolta accorato lirismo, ha affermato: « È ormai tempo di attuare una politica marinara la quale, abbandonando i problemi contingenti e dell'ora, possa proiettarsi nel futuro ».

L'onorevole Ducci, sotto aspetti non diversi, ha riaffermato che a quei problemi manca assolutamente una linea di politica economica. L'onorevole Monticelli, relatore del bilancio 1951-52, ha detto: « Occorre dare mano ad un programma di rinnovamento a lungo respiro, con una visione realistica dell'interesse del paese ». E l'ex sottosegretario per la marina mercantile, onorevole Salerno: « Parliamo chiaro, però, onorevoli colleghi: questi programmi di costruzione, che ieri si chiamavano legge 8 marzo 1949 e che domani si chiameranno legge x, non risolvono il problema della marina mercantile. Io sono dell'opinione che, se si deve addivenire ad una politica marinara, questa non deve essere la politica dei piccoli sorsi, delle piccole dosi, non deve essere una politica di centellinazione, ma deve far capo a un programma che, magari distribuito nel tempo, sia organicamente congegnato ».

E l'ex ministro della marina mercantile, onorevole Cappa, nella seduta del 16 ottobre 1951: « Sono d'accordo con quanto è stato detto e soprattutto con quanto è stato scritto in riviste tecniche: questi provvedimenti, che alcuni definiscono tamponi, non risolvono i problemi dei nostri cantieri. Noi dob-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 OTTOBRE 1953

biamo decidere che cosa dobbiamo e vogliamo fare dell'industria cantieristica italiana. Se vogliamo sostenerla, allora dobbiamo provvedere con delle leggi, o almeno con una legge la quale crei la possibilità ai lavoratori di lavoro e produzione, dia la tranquillità ai dirigenti dei cantieri e nello stesso tempo renda possibile l'accettazione di commesse anche dall'estero ».

Così si esprimeva l'onorevole Petrucci, relatore del bilancio 1952-53: « All'uopo si precisa che il comitato interministeriale, riferendosi ad un certo numero di anni (cinque, otto, dieci), dovrà stabilire quale dovrà essere il tonnellaggio complessivo, in modo da potersi realizzare, mediante un programma di lavori da svolgersi in modo continuativo, un piano di costruzioni navali veramente organico ed atto a risolvere in maniera definitiva il problema dei cantieri ». E così — per andare all'ultimo intervento — nella seduta del 23 ottobre l'onorevole Salerno, il quale diceva: « Questa legge (si riferisce alla prima legge Cappa-Saragat) purtroppo è una toppa all'altra legge, la legge Saragat, che io ritengo sia stata una legge a carattere orientativo, perché non credo abbia avuto lo scopo né l'intenzione di risolvere il problema della politica marinara. Ebbe la denominazione di legge tampone appunto perché aveva il carattere di soccorso immediato e in certo senso profilava la linea di una politica marinara futura, ma ci aspettavamo che ad essa seguisse una legge di vera e propria politica marinara come la relazione ministeriale annuncia; però mentre l'annuncio riguarda un futuro immediato, praticamente questo progetto non fa che offrirci, se così è lecito dire, un'altra iniezione per la vita dei cantieri; la quale iniezione per lo Stato e per i cittadini ha un notevole peso, perché implica un contributo statale di circa 9 miliardi ».

E potrei, se non fossi inopportuno, continuare con gli interventi che in materia si sono ripetuti: tutti, ripeto, hanno concluso auspicando — sia da parte del settore comunista, come da parte dei settori socialista, democristiano, socialdemocratico — la necessità assoluta di provvedere in una maniera stabile a quello che è il problema basilare.

Ora mi si viene a dire che il momento per una legge organica non è buono. E questo è stato detto in Commissione anche da chi nel passato sostenne che la necessità di una politica marinara a largo raggio era evidente. Mi sembra in realtà un eufemismo questo affermare che non è il momento perché questa legge abbia la sua attuazione.

Vi è qualche cosa di più instabile di quelli che possono essere i noli, i quali sono in una continua fluttuazione per ragioni internazionali, per ragioni politiche, per ragioni speculative? E, se noi aspettiamo di fare una legge sostanziale quando si possono avere dei noli stabili, credo che si faccia prima a dire che questa legge fondamentale non si ha l'intenzione di farla, che non la faremo mai.

Si è detto anche che gli armatori non avrebbero costruito in queste condizioni. Ora, non voler costruire aprioristicamente solo perché i noli (che in realtà, per quel che riguarda i carichi secchi, cominciano a riprendersi) sono bassi, mi sembra sia un'affermazione impropria, se si pensa che fra la costruzione e l'allestimento di una nave di un certo tonnellaggio e con tutti i requisiti moderni intercorrono spesso circa due anni di tempo, e talvolta si superano anche. Ora, se ci orientiamo anche con quella che si potrebbe chiamare l'ascissa dei noli passati e con le statistiche, possiamo, non dico con certezza, ma con molta approssimazione, fin da adesso ritenere che per chi avrà navi veloci, di basso consumo e di conveniente tonnellaggio fra due anni quasi certamente vi saranno dei noli remunerativi.

D'altra parte, anche se l'armamento libero, per ragioni sue particolari, non volesse approfittare di questa legge o non volesse ricostruire, quale danno ne verrebbe al Governo? Nessuno. Lo Stato rimarrebbe con il suo denaro e l'armatore con le sue convinzioni, che io sono certo, a lunga scadenza, dimostrerebbero la sua insipienza e la sua incomprendenza. Intanto, però, se avessimo questa legge che da tutte le parti viene auspicata, potremmo — come diceva giustamente l'onorevole Jacoponi — porre di nuovo la Finmare in condizione di migliorare la flotta, che ne ha bisogno: questo servirebbe anche di stimolo ai liberi armatori, i quali, se non costruiscono loro, desidererebbero che non costruisse nessuno: ma, se vedessero che invece la Finmare costruisce, potrebbero, anzi, sicuramente sarebbero spinti anch'essi a porre mano alla ricostruzione.

Infine, a coloro che ritengono che questo non sia il momento adatto per questa legge organica, data la situazione dei noli, vorrei chiedere: e quando, secondo voi, sarebbe il momento buono perché questa legge avesse effettuazione? Quando i noli fossero in rialzo? Ah, temo di essere nel giusto! Ma allora faremmo quello che si è fatto nel passato e che non intendiamo più fare nell'avvenire: oltre ad avere noli che talvolta

(come ha accennato l'onorevole Jacoponi) sono stati favolosi, dovremmo ancora aggiungere le sovvenzioni dello Stato, cioè dovremmo far contribuire il privato cittadino. Eh, questo in verità no! Perché questa specie di bazzia siamo decisi a stroncarla definitivamente: la faccenda, dico, delle *supertankers* americane e del riso, già accennata dal Presidente del Consiglio, se non erro, allorché ebbe a presentare al Senato il nuovo Governo, e dalla lettera dell'onorevole Cappa, pubblicata il giorno 9 dal giornale *Il Sole*, che contiene dei dati interessantissimi; perché fra l'altro essa nega che il presidente della Confindarma, dottor Costa, abbia affermato che i liberi armatori non hanno intenzione al momento di costruire; perché in essa si fa il nome (io adesso lo faccio) di quel tale capo di gabinetto del governatore generale della Dalmazia, Bastianini: un certo signor Isola; perché l'ingegner Loiacono, presidente della Finmare, è quello al quale è diretta la lettera; perché infine il Ministero degli affari esteri e il Ministero del commercio con l'estero vengono direttamente chiamati in causa. Questa faccenda, ripeto, non può passare sotto silenzio, ed ella, onorevole ministro, con la sensibilità politica e la correttezza che lo ha sempre distinto non può rispondere con un puro e semplice *fin de non recevoir*.

Noi abbiamo il diritto di sapere; rimane sempre al Governo il diritto democratico e costituzionale di decidere come meglio crede. Dica il Governo che una legge organica non può essere fatta, perché non vi sono i fondi per farla funzionare; dica il Governo che non intende disporre di fondi per la marina mercantile, ma non ci dica che la proposta del signor Isola, degli americani, dell'ingegner Loiacono, di chi volete voi, è sufficiente a risolvere il problema dei cantieri e della ricostruzione della marina mercantile.

Se il problema del nostro rinnovamento navale è urgente per ragioni economiche e politiche, e, in caso di guerra, oserei dire strategiche, il problema dei nostri cantieri, che ad esso è strettamente unito e del quale in maniera così egregia ha parlato il collega Jacoponi, va risolto anche per ragioni sociali.

Si tratta di 40 mila lavoratori, i quali fra pochi mesi possono rimanere senza lavoro, né questo lavoro può essere loro dato con certezza dalle 200-230 mila tonnellate della combinazione navi-riso. È evidente che è necessario nel modo più rapido possibile vedere qual è la situazione nei principali cantieri. Da una indagine fatta essa è la seguen-

te: i cantieri di Genova, i cantieri del Tirreno, i quali nel 1952 avevano un carico di 8.450 tonnellate, per il 1954 non hanno più che 6 mila tonnellate; l'Ansaldo, che aveva un carico di lavoro di 38 mila tonnellate, per il 1954 non ha più che 10 mila tonnellate; l'Ansaldo di Spezia, che aveva un carico di 25 mila tonnellate, non ha più che 3 mila tonnellate da lavorare; l'Ansaldo di Livorno, che aveva nel 1952 un carico di 18 mila tonnellate, non ha più che 6 mila tonnellate di lavoro; i cantieri navali di Taranto, che avevano 10 mila tonnellate da lavorare nel 1952, nel 1954 non ne hanno più che 4 mila; i Cantieri riuniti di Ancona non ne avrebbero più per il 1954 che 10 mila sopra 16 mila tonnellate che avevano nel 1953; il cantiere Breda di Venezia non ha più che 4 mila tonnellate; i cantieri di Palermo non hanno più che 5 mila tonnellate. Il cantiere che sta meglio di tutti è quello di Monfalcone che, sopra un carico di 66 mila 600 tonnellate che aveva di lavoro nel 1953, ha ora 27 mila tonnellate per il 1954. Rimangono quindi per il 1954 soltanto 83 mila tonnellate di naviglio, da ultimare con un massimo di lavoro di sei mesi. Solo il cantiere di Monfalcone, infatti, avrà lavoro fino alla fine di maggio del 1954, mentre i cantieri di Genova, La Spezia, Taranto, Venezia e Livorno verso la fine di aprile saranno con gli scali completamente vuoti, se fin d'ora non si provvede con la massima urgenza. È un problema che deve preoccupare non solo lei, onorevole ministro, ma l'intero Governo, a cominciare dai ministri dell'industria e del tesoro; se non si provvede rapidamente, dicevo, ci troveremo di fronte ad una tragedia nazionale e, credetemi, è sempre meglio prevedere che non provvedere.

Le 230 mila tonnellate della combinazione navi-riso non basteranno — se non sostenute da una legge organica — ad assicurare il rinnovamento della nostra marina mercantile. In meno di un anno quel tonnellaggio sarebbe ultimato ed il rinnovamento della nostra marina mercantile resterebbe un pio desiderio, anzi avremmo costruito navi per gli armatori esteri, navi che prima o poi verremmo a trovare in concorrenza con il nostro naviglio sempre più antiquato. In queste condizioni solo la legge che noi propugniamo può risolvere in maniera pressoché definitiva tutti i problemi che sono collegati con questo settore.

Un altro anello di questa catena che rinserra il cantiere, il turismo, l'alimentazione, lo sviluppo delle nostre industrie, l'indipendenza economica e politica del paese nonché il risanamento della bilancia commerciale, è rap-

presentato dalla industria armatoriale, che è divisa in due settori: quello di preminente interesse nazionale (che riguarda lo Stato) e quello dei liberi armatori.

Esaminiamo prima la situazione della Finmare. La flotta di questa società al 30 giugno 1952 era composta da 520 mila tonnellate di naviglio, di cui 145 mila (pari al 28 per cento) di navi passeggeri che avevano superato i 25 anni di età e 129 mila (pari cioè al 26 per cento) di *Liberty* che servono le linee a carattere commerciale, ma che non hanno mai avuto — se non in caso di grave emergenza — i requisiti richiesti dalle linee che dovevano servire. In totale oltre la metà della flotta della Finmare — il 54 per cento — ha bisogno di essere rinnovata.

Non mi occuperò del problema specifico delle linee esercitate dalla Finmare, anche perché ne ha parlato con particolare competenza il collega Jacoponi. Egli ha accennato alla linea con il centro America-sud Pacifico, servita dalle motonavi *Vespucci*, *Usodimare* e *Marco Polo*, nei cui confronti esercitano una forte concorrenza due navi modernissime di una società francese, *Feandre* e *Antille*, le quali raggiungono 20 miglia orarie, mentre le nostre a stento raggiungono le 15 miglia.

Bisogna sistemare — come ha detto l'onorevole Jacoponi — la linea per l'Egitto, che oggi è servita dall'*Esperia* e dell'*Messapia*, due navi di requisiti differenti, di tonnellaggio disparato, che ci hanno fatto perdere molta valuta estera. Così, bisogna sistemare la linea per Istanbul, servita oggi da due navi vecchie. Infine i servizi commerciali gestiti con navi *Liberty* vanno rinnovati e le navi sostituite con altre più veloci e meglio attrezzate.

Occorrono circa 130 mila tonnellate di naviglio per ridare consistenza a questa società. A questo proposito, è bene tener presente che la Finmare non si è avvalsa (malgrado siamo riusciti ad immetterla nella gara dopo una strenua lotta) della legge del 1949, ed ha rinunciato a costruire petroliere proponendosi appunto di richiedere i capitali necessari per sistemare in maniera definitiva le linee di navigazione.

D'altra parte, bisogna ancora tener presente che prima della guerra la Finmare controllava il 40 per cento del tonnellaggio del nostro naviglio, mentre oggi ne controlla meno del 20 per cento.

Il Governo, quindi, deve provvedere perché un minimo sia realizzato, raggiungendo il duplice intento di dare lavoro ai cantieri e di rinnovare la nostra flotta.

Ma, a proposito della Finmare, credo che sia necessario rilevare che non basta questa rinnovazione di materiale. Bisogna rinnovare anche principi e sistemi, uomini e mentalità. La Finmare non è una società privata: essa vive con denaro dello Stato, cioè del contribuente; è il primo nucleo di quella tale nazionalizzazione che noi abbiamo sempre propugnato e che continuiamo a propugnare.

Questa è la ragione per cui l'abbiamo difesa e continuiamo a difenderla. Ma non è più sufficiente, non è più logico né giusto che essa rimanga un circolo chiuso, uno Stato nello Stato, da cui non trapelano altro che dei bilanci, resoconti postumi di una attività già svolta.

Se si vuole creare una coscienza marinara, se si vuole interessare un più vasto pubblico alle questioni del mare e richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica così assente da questi problemi, occorre che alla vita della Finmare partecipino tutte le correnti della vita economica, sociale e politica che dei problemi marinari si interessano.

Ma il tonnellaggio maggiore, l'80 per cento del naviglio, è in mano all'industria armatoriale privata, ai liberi armatori, che oggi levano alte strida data la crisi che attraversano i noli. L'industria armatoriale è una industria, come si suol dire, ciclica, che ha periodi di lautissimo guadagno a cui succedono periodi di magra, che talvolta rendono antieconomica la gestione.

In una relazione della Confederazione dei liberi armatori del 26 giugno 1953, si legge che, da studi fatti, su un decennio tre sono gli anni di guadagno mentre sette sarebbero gli anni di perdita. Non so su quali dati questa affermazione sia fatta, ma sarebbe utile e interessante poterli consultare. Sta di fatto che, prendendo in considerazione l'andamento dei noli da appena finita la guerra, cioè dal 1946, quella teoria, in questi ultimi otto anni, onorevole Cafiero, è stata smentita in pieno...

CAFIERO. Ma non l'ho creata io! Comunque, ne riparleremo.

DUCCI. Quella teoria è stata smentita in pieno, perché nel triennio 1946-47-48 e nel primo semestre del 1949 i noli furono elevatissimi. Si giunse a pagare il nolo del carbone fino a 14 dollari e mezzo la tonnellata. Divennero antieconomici nel secondo semestre del 1949, migliorarono leggermente nel primo semestre del 1950 e nel secondo semestre del 1950, a seguito della guerra di Corea, raggiunsero delle cifre esorbitanti; subirono una flessione nel secondo semestre

del 1951, e nel 1952 sono peggiorati. Insomma, in questi 8 anni, si sono avuti quattro anni e mezzo di noli che hanno dato degli utili relevantissimi, un semestre in cui si è navigato si può dire alla pari, un triennio di noli antieconomici.

Quanto durerà questa crisi? Noi ci auguriamo che cessi presto. Ad ogni modo, anche in questo campo dei liberi armatori, senza rinnovare vecchie polemiche sulla destinazione dei sussidi governativi — se sono andati ai cantieri o ai liberi armatori — noi crediamo che sia utile una legge definitiva. Al presente anche qui vi sono, indubbiamente, delle sfasature che, modestamente, con quella obiettività che noi crediamo ci abbia sempre animato, vogliamo rilevare.

La legge n. 75, la Cappa-Saragat, è interpretata in una maniera evidentemente capziosa. Nell'articolo 22 si dice che l'istituto finanziatore è garantito e procede al finanziamento con la garanzia sussidiaria dello Stato e con l'ipoteca sulle navi in costruzione «salvo altre eventuali garanzie». Ma l'I. M. I. basa soprattutto i suoi finanziamenti, soprattutto se non esclusivamente, sulle altre eventuali garanzie. Mi sembra che si faccia fare una brutta figura allo Stato, perché o la garanzia reale e l'avallo dello Stato sono validi, e allora si comprende lo scopo della legge, o la firma dello Stato è quella di uno che è vicino al fallimento, e allora è inutile perfettamente fare una legge in proposito. Tutto ciò pone l'armamento medio e minore in gravi difficoltà o nell'impossibilità di costruire a tutto vantaggio di una ristretta cerchia di armatori, che hanno ogni possibilità. E sempre a questo proposito l'articolo 27 della stessa legge viene interpretato *ad usum delphini*, perché l'I. M. I. secondo i termini della legge dovrebbe giungere, con il finanziamento garantito dallo Stato, dall'ipoteca reale, ecc., fino al 40 per cento del costo della nave, mentre non ha mai sorpassato, per quanto è a mia cognizione, il 25-30 per cento. Quali le ragioni? L'interpretazione da me accennata dell'articolo 27 pone in difficoltà tutti gli armatori senza distinzione, grossi e piccoli, perché limita il finanziamento...

CAPPA. Vedo che ora gli armatori hanno trovato un avvocato difensore anche su quei banchi.

DUCCI. Con l'oggettività che ritengo sia sempre stata una delle mie doti, dopo aver detto il fatto loro ai liberi armatori, ritengo sia doveroso avanzare anche questo problema, che non interessa solo gli armatori, ma anche

i cantieri e quindi gli operai: quando infatti si fa una legge e poi non la si rispetta, gli armatori non costruiscono o costruiscono di meno, i cantieri non lavorano, e gli operai ne pagano le conseguenze.

CAPPA. Sono d'accordo e questo suo rilievo mi fa piacere.

DUCCI. Detto questo, i liberi armatori devono comprendere che, se la loro opera in un modo e nell'altro deve essere sussidiata dallo Stato, essa non può partire esclusivamente da principi speculativi, ma deve poggiare altresì su necessità collettive. (*Interruzione del deputato Cappa*). Onorevole Cappa, finché ella è stato al Ministero della marina mercantile, si può esser sicuri che i liberi armatori non hanno mai perduto nulla. (*Interruzione del deputato Cappa*).

I liberi armatori che, quando fa loro comodo, pongono in evidenza che la loro industria ha carattere internazionale, se ne dimenticano poi al momento opportuno. Infatti come industriali internazionali essi riscuotono assai spesso in dollari o in sterline i noli, così come fanno gli armatori americani, inglesi, danesi e norvegesi...

CAFIERO. Dollari e sterline che poi versano allo Stato.

DUCCI. Non tanto. Sarebbe interessante aprire un capitolo speciale circa l'aliquota delle valute che dovrebbero essere versate allo Stato e quelle che vengono versate, ma non credo sia questa la sede.

CAFIERO. Sarebbe interessante veramente ed io ne sarei felice.

DUCCI. Comunque, io non mi volevo riferire a questo. Gli armatori italiani, ripeto, riscuotono in dollari o in sterline come i loro colleghi norvegesi, inglesi o americani, ma gli stipendi, le previdenze e le pensioni dei marittimi italiani sono ben lungi dall'essere quelle dei marinai norvegesi, inglesi e americani. (*Interruzione del deputato Cafiero*).

CAPPA. Ella sa che in queste nazioni è lo Stato che paga la differenza dei noli.

DUCCI. Passiamo al problema della pesca, che pure ha aspetti economici e sociali di ampia importanza. Questi appaiono evidenti dalla enunciazione di alcune cifre. Prima: 140 mila unità lavorative sono impegnate in Italia in questa industria e al 30 novembre dello scorso anno noi abbiamo importato di pesci, crostacei o farine di pesce già 27 miliardi di lire, corrispondenti a 1 milione 147 mila quintali di pesce.

Tutto questo è incredibile con gli 8 mila chilometri di coste che ha la nostra nazione ed è incredibile se pensiamo soprattutto che

la nostra economia è basata sopra queste due realtà: una estrema mancanza di capitali e una grande abbondanza di mano d'opera. Ora, io mi sono permesso di fare un calcolo molto semplice. Un marinaio che naviga sopra una nave da passeggeri, se calcoliamo il costo della nave, il costo dell'amministrazione, l'assicurazione e tante altre cose, ha dietro di sé un capitale di 30 milioni. Uno che naviga su una nave a carico secco ha dietro di sé un capitale di 50 milioni; uno che naviga su una *tank* moderna ha addirittura bisogno di un capitale di 100 milioni, mentre per la pesca atlantica ogni marinaio non ha bisogno che di un capitale di 10 milioni, per la pesca di altura bastano 2 milioni e per la pesca costiera è sufficiente 1 milione.

E pensiamo che abbiamo una bilancia commerciale disastrosa, che l'anno scorso abbiamo importato quasi 30 miliardi di pesce dall'estero e che non vi è un centesimo per la pesca in questo bilancio.

Che cosa si aspetta per prendere dei provvedimenti? Lo chiedo a lei, onorevole ministro, che si dice abbia a cuore in maniera particolare questi problemi e da cui — non lo nascondo — si attende molto. Urge rinnovare il materiale natante. Occorrono degli stanziamenti adeguati (vanno eliminate tutte quelle sfasature che in questo settore sono troppo numerose). Bisogna provvedere all'assistenza previdenziale, ossia all'indennità per le malattie e per gli infortuni, che deve essere rapportata alla reale retribuzione e non alle tabelle convenzionate. Bisogna avere un efficiente credito peschereccio, bisogna sviluppare il movimento cooperativo, bisogna regolamentare i mercati e togliere di mezzo soprattutto una quantità di intermediari che non svolgono altro se non una funzione parassitaria doppiamente nociva, sia perché sfruttano il lavoro del povero pescatore, e sia perché non fanno altro che provocare un rialzo dei prezzi e quindi una limitazione nel consumo — per le classi meno abbienti, economicamente più deboli — d'un alimento ottimo.

E vengo ad un ultimo importantissimo problema: quello delle pensioni ai marittimi. Nella seduta del 18 luglio 1952 dell'VIII Commissione, presente il ministro della marina mercantile del tempo, onorevole Cappa, venne da me presentato un ordine del giorno che poneva la questione e che si riferiva alla legge che doveva essere poi emanata il 25 luglio successivo. Questo ordine del giorno, accettato come raccomandazione dal ministro, così diceva: « L'VIII Commissione della Camera dei

deputati, constatato che le disposizioni che regolamentano il trattamento economico e normativo della previdenza marinara non soddisfano interamente le legittime istanze della gente di mare, approva il disegno di legge e raccomanda al Governo di studiare ulteriori provvedimenti che completino i miglioramenti con la presente legge introdotti nell'ordinamento della previdenza marinara ».

In sostanza questa legge non è stata che un primo passo, ma altri bisogna compierne. La legge 25 luglio 1952 dice, fra l'altro, all'articolo 2: « Le tabelle delle competenze medie sono soggette a revisione annuale e possono essere modificate, sentite le organizzazioni sindacali interessate, mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei ministri della marina mercantile e del lavoro e previdenza sociale ». Questa legge è entrata in vigore il 1° agosto 1952. Siamo al 24 ottobre 1953, ma questa revisione non è stata ancora fatta, onorevole ministro! E, prima che avvenga l'unificazione in un testo unico di tutte le leggi e decreti riguardanti la previdenza sociale (il che dovrebbe avvenire nell'agosto del 1954), è necessario che dei provvedimenti vengano presi, e le maggiori ingiustizie riparate.

Nella compilazione delle tabelle si dovrebbe eliminare la distinzione del tonnellaggio, ridurre al 2 per cento il contributo dovuto dal marittimo sulle competenze, per quanto riguarda il trattamento di vecchiaia escludere il requisito dell'anno di navigazione nell'ultimo decennio, per le pensioni d'invalidità richiedere solo cinque anni di navigazione di cui uno nell'ultimo quinquennio. Le pensioni privilegiate d'infortunio dovrebbero essere rapportate a trent'anni di navigazione, non a quindici. La pensione, anche se liquidata in base a trent'anni di navigazione, dovrebbe dare diritto alla maggiorazione per i figli a carico senza la limitazione che in ogni caso la pensione non può superare la competenza media. A parità di qualifica e di navigazione occorre poi assicurare a tutti i marittimi pensionati e pensionandi il medesimo trattamento previdenziale.

Dai calcoli eseguiti dalla Cassa di previdenza marinara risulta, e lo afferma anche la relazione ministeriale alla legge, al punto 22, che lo Stato deve contribuire con un quarto dell'intero onere delle pensioni marinare. Siccome i datori di lavoro e lavoratori contribuiscono con oltre 4 miliardi e mezzo, complessivamente il contributo dello Stato dovrebbe essere di 2 miliardi e 200 milioni. A

tale contributo dovrebbe esserne aggiunto un altro di pari cifra per effetto della contribuzione del 25 per cento stabilito dalla legge sull'assicurazione generale obbligatoria; in totale, quindi, a carico dello Stato 4 miliardi e mezzo invece degli 800 milioni stabiliti dalla legge n. 915.

Il requisito dell'età per gli orfani aventi diritto a pensione diretta od in concorrenza con la vedova è stato limitato ad anni 18, mentre la legge 26 ottobre 1919, n. 1996, prevedeva l'età di anni 21 per le femmine e 18 per i maschi.

La pensione di reversibilità dovrebbe essere accordata in misura maggiore di quella attuale, specie per i genitori, ed estesa a favore dei collaterali che risultino a completo carico dell'iscritto deceduto.

Si deve concedere il diritto di pensionamento al marito della pensionata, che risulti di fatto inabile al lavoro. Questa norma è prevista anche dall'assicurazione generale obbligatoria.

Quando non si faccia luogo alla liquidazione della pensione per mancanza di requisiti di navigazione, all'iscritto deve essere concessa una liquidazione comunque non inferiore all'entità dei contributi versati.

Occorre quindi compiere un atto di giustizia verso i pensionati amministrativi andati in pensione prima del 1949, cui fu calcolata la pensione moltiplicando per trentanove la pensione iniziale. I vecchi pensionati statali vengono liquidati con lo stesso trattamento dei nuovi. È inoltre da tener presente che questi pensionati amministrativi versarono oro mentre ora ricevono moneta deprezzata. Infine, solo ad essi viene negata la tredicesima mensilità che gli altri godono.

Onorevoli colleghi, ho fatto un rapido giro d'orizzonte su quelli che sono i principali problemi della marina mercantile. Lungi da me la stolta presunzione che questo panorama sia perfetto e completo. Occhio molto più acuto e più esperto sarebbe stato necessario per raggiungere questo scopo. Valga a giustificarmi ad ogni modo la buona intenzione, quel poco di studio e il grande amore che — come ligure — ho sempre avuto per il mare e per i suoi problemi. Questo amore è nato anche da una riflessione, questa: che tutti i popoli marinari hanno trovato nel mare la ricchezza e la potenza e questa hanno difeso e difendono tutt'oggi accanitamente. I popoli che il mare non hanno fanno di tutto per poterlo raggiungere, comprendendone il grande valore. Solamente noi abbiamo — se si può chiamare una politica — una politica

negativa per tutto ciò che riguarda la marina mercantile, disprezzando il dono che la natura ci ha dato e dimenticando soprattutto quello che grandi ingegni di tutti i secoli hanno facilmente predetto: che l'Italia o sarà una potenza marinara nel libero e pacifico consesso dei popoli e delle nazioni o non sarà mai una potenza che riuscirà a dare dignità e pane agli innumeri suoi figli! (*Applausi a sinistra*).

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

CAFIERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli oratori che mi hanno preceduto indiscutibilmente hanno perustrato tutto il campo che si riferisce alla marina mercantile. Io mi trovo con essi d'accordo sul fatto che in Italia non vi è stata mai una politica marinara. Appena il traffico con il veliero, che è stato anche in tempi recenti gloria della nostra marineria, ha dovuto cedere il posto alla nave a vapore, non si sono guardate le prospettive dell'avvenire. Non si è pensato che il nostro destino era, è e sarà sempre sul mare, come il destino di tutti i popoli che abitano una penisola la quale è percorsa da catene di montagne nella sua dorsale e che ha povertà di risorse nella terra e nel sottoterra: leggi Italia.

Consento con essi su quella che è la nota dolente che emana dal bilancio della marina mercantile e dalla chiara relazione dell'onorevole Mazza: i cantieri navali.

Non parlerò degli armatori; parlerò unicamente della industria della navigazione, in quanto essa si ricollega con l'argomento principale del mio intervento, ossia quello dei cantieri.

È innegabile che oggi l'industria dell'armamento si trova in una crisi. Quanto durerà questa crisi, nessuno lo può prevedere; ma, se una previsione si può fare, in base a quella che è stata l'esperienza dell'altro dopoguerra, dobbiamo pensare che questa crisi si andrà ad approfondire e durerà alcuni anni. È necessario che, quando noi parliamo di industrie navali, di costruzioni navali, noi guardiamo in faccia la realtà nei suoi occhi metallici, così come essa è, senza creare a noi e al paese delle illusioni.

La crisi odierna è in dipendenza di parecchi fattori. Come è noto, il mondo è uscito dalla guerra con un tonnellaggio superiore a quello che esisteva alla vigilia della guerra, perché in America si è costruito enormemente; e una parte della flotta costruita oggi è sotto naftalina. Ma anche in questi anni, dalla fine della guerra ad oggi, si è costruito da per

tutto enormemente, mentre, invece, da qualche anno in qua il volume dei traffici è necessariamente diminuito.

Queste sono le cause principali della crisi. Per cui io non so se arriveremo a quello spettacolo miserando e pietoso che contrassegna gli anni 1927-28-29, quando i porti maggiori d'Europa erano divenuti delle selve di ciminiere di navi poste in disarmo in quanto le navi si acquistavano a prezzi di demolizione.

La posizione non può subito migliorare. Purtroppo oggi sono in lavorazione o sono sotto ordinazione nei cantieri principali del mondo ben 14 milioni di tonnellate di stazza lorda e, se l'Assemblea ha vaghezza di conoscere il riparto di questo tonnellaggio che si sta costruendo ovvero si va a costruire, mi permetterà di leggere poche cifre riguardanti il 1953, sulle quali non si può assolutamente dubitare perché tratte dal *Fair Play*, la rivista inglese di fama mondiale.

La Gran Bretagna sta costruendo e ha sotto ordinazione ben 5 milioni 779 mila tonnellate di stazza lorda. La Germania occidentale, che si è ripresa rapidamente nel campo industriale, ha 1 milione e 600 mila tonnellate in lavorazione o sotto ordinazione. La Svezia, che ha una popolazione molto inferiore alla nostra, ha 1 milione 565 mila tonnellate. L'America, che ha parecchi milioni di tonnellate sotto naftalina, sta costruendo navi in piccole quantità, soltanto per 972 mila tonnellate. La piccola e torturata Olanda ne ha 1 milione 152 mila. La Norvegia, 619 mila. Il Giappone ha 487 mila tonnellate.

L'Italia ha 377 mila tonnellate in costruzione ovvero ordinate: precede di poco il Belgio che ne ha 312 mila. Così, fra i paesi che costruiscono navi, ancora oggi, nonostante la legge che possiamo chiamare Cappa, l'Italia si trova ad uno degli ultimi posti.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

CAFIERO. E, allora, il problema grave, urgente che noi dobbiamo risolvere, a prescindere da qualunque sensibilità di parte o di categoria, è questo: quando, verso la fine del primo semestre del 1954, sarà finita la costruzione delle petroliere che furono ordinate nel 1952, i 40 mila operai dei nostri cantieri che cosa faranno? Potremo noi pensare minimamente a chiudere questi cantieri? Nessun folle potrebbe pensare a qualche cosa di questo genere. Ma questo è l'aspetto urgente del

problema. Non vorrei sentire parlare di nuovo in quest'aula dei dramma dei licenziati in massa, di cui abbiamo sentito parlare l'altro giorno a proposito degli operai della Terni. Vorrei che tempestivamente si pensasse a questa situazione, anche per evitare un atto di accusa da parte del popolo italiano nei confronti del Governo e nei confronti delle categorie dirigenti.

Ma vi è l'aspetto permanente del problema, ed è questo: quando i nostri cantieri, finalmente, saranno in condizioni di costruire le navi a prezzo internazionale?

Voi sapete perfettamente (se n'è parlato spesso in quest'aula) che i cantieri navali, per molteplici ragioni che noi vorremmo esaminare, costruiscono le navi a un prezzo che, a un certo momento, ha superato del 50 per cento il prezzo medio internazionale. Ora, non è possibile pensare alla creazione di una nuova legge, che debba servire soltanto a sistemare la situazione per il secondo semestre del 1954, senza pensare ad avviare una volta per tutte a soluzione questo problema permanente che angoscia la vita industriale italiana e la vita degli operai. Ho assistito a molteplici vari; ho guardato negli occhi queste maestranze, le quali sono tutte magnifiche, sia nel nord che nel sud, e hanno una speciale capacità che credo superi, in alcuni casi, quella delle maestranze straniere. Ebbene, nei loro occhi, al momento del varo, ho visto sempre un velo di malinconia, perché essi pensavano: varata questa nave, lasciato libero questo scalo, quale sarà la nave che dovrà occupare questo scalo ed assicurare una continuità al nostro lavoro?

Io penso che nella lunga e travagliata vita nazionale non abbiamo mai indagato in profondità su questo problema. Onorevole ministro Tambroni, le auguro una felice navigazione, ma le auguro soprattutto di arrivare in porto, cioè alla sistemazione o meglio all'avviamento della sistemazione definitiva dei cantieri navali.

Bisogna dare atto al ministro Cappa della tempestività con la quale ha pensato a questo problema. Infatti, l'anno passato ha riunito una commissione di tecnici, di gente competente (credo, però, che di armatori ve ne fossero pochi) che ha studiato il problema ed ha presentato una relazione. Con essa si stabilisce che, in sostanza, in Italia si possono produrre 200 mila tonnellate di stazza lorda ogni anno. Ciò significa mettere in lavorazione 300 mila tonnellate, in quanto, come è noto, la costruzione di una nave di media grandezza importa circa 18 mesi di tempo.

Ma chi è che farà costruire? Ecco il punto. È indiscutibile che è necessaria una legge che porti certi determinati provvedimenti a favore delle costruzioni navali. Il comitato tecnico — e la sua relazione è stata approvata dal consiglio superiore della marina mercantile — pensa che 100 mila tonnellate all'anno possano essere costruite dagli armatori, sia quelli liberi, sia quelli parastatali, cioè le compagnie cosiddette di preminente interesse nazionale, tanto care al cuore dell'onorevole Ducci; per altre 100 mila tonnellate si è pensato che potranno arrivare degli ordinativi dall'estero.

Non è escluso che gli armatori, che conoscono molte audacie nel campo marittimo, possano ordinare delle navi, che abbiano caratteristiche speciali, per determinati scopi specifici. Penso che qualche armatore possa ordinare anche qualche nave passeggeri per potenziare qualche linea di navigazione privata. Ma io mi permetto di dire all'Assemblea di non farsi eccessive illusioni. Perché è evidente che l'armatore privato, anche quando la costruzione dovesse avere queste facilitazioni (che non si riferiscono all'armatore: in Italia vi è sempre stato un equivoco, quello cioè delle facilitazioni dettate dalle leggi speciali: esse non vanno agli armatori, bensì direttamente o indirettamente ai cantieri per metterli in grado di costruire ad un prezzo che si avvicini quanto meno al prezzo internazionale), prima che si decida, deve fare i conti con la propria tasca, in quanto non ha il bilancio dello Stato che possa integrare il proprio bilancio. La nave che va a costruire a prezzo elevato, appena costruita, varrà sul mercato assai meno di quello che è costata. In periodo di crisi di noleggi, o non troverà impiego o la sua gestione sarà passiva. A nessuno si può chiedere il suicidio industriale.

A questo proposito si fanno avanti le compagnie di preminente interesse nazionale. Penso che esse hanno naturalmente una propria esistenza. Purtroppo sono il frutto — permettetemi l'espressione — malato di speculazioni armatoriali private che sfociarono nel 1933-34 nel grande convalescenziario delle industrie malate italiane, ossia nell'I.R.I.

Comunque esistono, e noi non possiamo che augurare loro una vita feconda.

Non condivido l'affermazione del collega che mi ha preceduto in questa discussione, che cioè queste società possono essere la base di un procedimento di nazionalizzazione dell'armamento. In materia di nazionalizzazione,

quando si parla di armamento, bisogna andare molto adagio.

Io so per esperienza (anche se qui fossimo d'accordo nel pensare che talune branche dell'attività nazionale si potessero in ipotesi nazionalizzare a beneficio dell'intera nazione) che in nessun paese è stata proposta la nazionalizzazione delle attività marinare. Posso citare a questo proposito l'Inghilterra. L'Inghilterra ha nazionalizzato le banche, i trasporti, le miniere, stava per nazionalizzare la siderurgia, ma essa che poggia il suo dominio essenzialmente sul mare, non ha mai pensato a nazionalizzare la marina mercantile, perché alla marina mercantile non si possono applicare i concetti della nazionalizzazione, in quanto essa sul piano nazionale è la risultante di una infinita varietà di intraprese, di un'infinita varietà di iniziative singole che si basano su intuizioni personali; e l'iniziativa individuale non resiste alla nazionalizzazione.

Comunque, io sono d'accordo con l'oratore che mi ha preceduto, che effettivamente talune navi possono essere costruite da compagnie di preminente interesse nazionale per completare lo stretto fabbisogno di linee già esistenti, ma non sono d'accordo che si possano costruire delle navi unicamente in base a un criterio di prestigio, prescindendo, cioè, dal criterio economico, perché allora in questo caso, non si costruiscono delle navi, ma si costruiscono delle passività che fatalmente, dato l'ingranaggio delle compagnie di preminente interesse nazionale, ricadono a carico dello Stato.

Onorevoli colleghi, voi sapete che queste compagnie hanno un regime abbastanza strano. Per la legge del 1936, queste compagnie esercitano la loro attività senza effettivi controlli da parte dello Stato, ma alla fine di ciascun anno esse, per effetto della legge, portano il loro bilancio allo Stato. Esse sono tenute a corrispondere sulle azioni un minimo del 4 per cento all'anno e, se per completare questo 4 per cento mancano alcuni miliardi, è il bilancio dello Stato che è tenuto a rifondere questi miliardi, il che, fra le altre cose, nell'epoca nostra, è evidentemente una situazione incostituzionale, perché a termini della nostra Costituzione non possono esserci degli oneri dello Stato dipendenti da amministrazioni privatistiche, di cui non si conosca in precedenza la misura, onde la legge del 1936, che regolò le compagnie di preminente interesse nazionale, va rivista opportunamente e va rivista anche prima della scadenza del ventennio per cui lo Stato si

impegnò, essendo completamente cambiata la nostra Costituzione su questo punto.

Ora, noi rileviamo dal bilancio e dalla relazione dell'onorevole Mazza che queste compagnie — anche avendo alla testa qualcuno che è competente e ha senso di responsabilità — per il 1952 hanno richiesto circa 12 miliardi di integrazione, misura che, d'altra parte, concorda con quella del 1937-38. In quest'ultimo anno, difatti, della loro attività a largo raggio, queste compagnie ebbero come integrazione 460 milioni di allora. Quei 460 milioni, tradotti in moneta odierna, danno circa 22 miliardi, cioè quasi il doppio degli attuali 12 miliardi, poiché oggi la flotta delle compagnie di preminente interesse nazionale è presso a poco la metà di quella che era nel 1940. Come vedete, onorevoli colleghi, la musica è sempre la stessa.

Se questo passivo che paghiamo tutti dovesse allargarsi, non è consigliabile che queste compagnie si dessero a creare navi che fossero antieconomiche sia nella costruzione, sia nella gestione.

Siamo d'accordo che qualche linea va ancora potenziata; ma non ci facciamo prendere dalla frenesia del così detto prestigio per aprire nuove linee passive, perché il prestigio costa enormemente e sbocca poi, non in un regresso della nostra attività, ma in una depressione del nostro bilancio. Non conosco migliore prestigio di quello che dà un bilancio dello Stato in pareggio.

Comunque, io penso che una parte delle 100 mila tonnellate, tra armamento libero e armamento sovvenzionato, potranno essere coperte anche negli anni di crisi.

Ora, il problema riflette le altre 100 mila tonnellate, quelle che dovrebbero essere ordinate da committenti esteri. La cosa, qualora i provvedimenti fossero presi rapidamente, non è affatto improbabile. Io ho avuto occasione di parlare con qualche direttore di cantiere, il quale mi ha detto che negli ultimi tempi i cantieri italiani hanno preso parte a parecchie gare indette da governi di altri paesi (Venezuela, Portogallo, India, ecc.), paesi che non hanno un'industria cantieristica, ma puntualmente hanno sempre perduto le gare, perché i loro prezzi sono risultati superiori del 20-25-30 per cento ai prezzi fatti dai cantieri esteri.

COLASANTO. Sono le spese generali.

CAFIERO. Lo vedremo.

È evidente, quindi, che qualsiasi provvedimento che dovrà essere preso, dovrà andare a beneficio delle costruzioni, non di questo o quel cantiere, né degli armatori, ma delle costruzioni, siano esse destinate a committen-

ti nazionali, siano destinate a committenti esteri. E non è affatto questa una novità, ormai tutte le nazioni si sono lanciate nella competizione delle costruzioni navali. Abbiamo avuto in Francia una legge, quella del 24 maggio 1951, la legge Defferre che riflette sia le costruzioni che le riparazioni delle navi. Di volta in volta, un comitato permanente, nominato dal governo, stabilisce quale sovvenzione bisogna dare al cantiere per la costruzione o per la riparazione di una determinata nave; si è così stabilito un sistema, il quale è flessibile, non rigido, un sistema cioè che si adatta di volta in volta alle circostanze di luogo e di tempo.

In Grecia, per indurre gli armatori a riparare le loro navi al Pireo, si ritira loro la valuta in dollari o in sterline ad un cambio superiore del 40 per cento al cambio ufficiale, il che significa concedere a queste riparazioni un premio del 40 per cento. Ora, questa specie di *dumping* è esercitata da quasi tutte le nazioni. Possiamo noi rimanere insensibili di fronte a questi interventi, quando abbiamo bisogno di lavoro nei nostri cantieri? È evidente che le provvidenze che dovranno essere esaminate dovranno essere provvidenze di ordine generale, abbracciare cioè tutte quante le costruzioni navali.

A proposito di ordinativi dall'estero, consentite, onorevoli colleghi, che io, sia pur retrospettivamente, profili quello che fu il mio pessimismo quando il Presidente del Consiglio annunciò che era probabile l'affare delle 230 mila tonnellate di naviglio ordinate dagli americani e accompagnate dalla esportazione di un forte quantitativo di riso italiano. Ora io osservo: se il riso in sé e per sé è una merce che interessa gli americani, è evidente che gli americani pagheranno il riso al massimo prezzo che si potrà raggiungere in un determinato momento sul mercato internazionale e non comprendo bene come si possa legare un affare di costruzioni marittime con il riso. In altri termini, secondo il concetto dell'ideatore dell'affare — evidentemente il personaggio cui ha poc'anzi accennato l'onorevole Ducci — gli americani, comprato questo riso, lo rivenderanno ai giapponesi e ne ricaveranno un forte utile; allora gli americani potranno essere in grado di poter pagare la differenza di prezzo che i nostri cantieri fanno per le costruzioni navali. Ora, a me sembra che questo affare sia una cosa eccessivamente imprecisa e macchinosa che non si basa sopra elementi concordanti. Io penserei, nonostante il nostro augurio di ottenere lavoro per i nostri cantieri, di mettere da parte questo che

secondo me sembra diventato un sogno di una notte di ottobre. Parliamo invece su dati precisi e positivi.

È necessario che questi provvedimenti a favore delle commesse estere vengano emessi con la massima rapidità, perché vi è un fenomeno preoccupante. Voi tutti avrete sentito di quello che è accaduto a proposito della commessa delle petroliere sotto l'imperio della legge Cappa: tre sarebbero state disdette. Non so se questo fatto corrisponda alla realtà, tuttavia l'onorevole ministro su questo punto potrà fornirci dei chiarimenti. Questo fenomeno di disdette riguardanti navi già ordinate è un fenomeno non soltanto italiano, ma un fenomeno americano, inglese, che si verifica da per tutto, perché è evidente che di fronte all'imperversare della crisi, la quale, secondo il mio modesto avviso, sarà lunga e sarà profonda, non si può avere interesse ad immettere sul mercato dell'altro naviglio, il quale finirà con l'aggravare la crisi già esistente. Tuttavia, poiché questo processo non si è ancora sviluppato interamente, cerchiamo di accaparrarci delle commesse dall'estero finché è possibile, perché temo che sarà molto difficile assicurarcele fra sei mesi od un anno. Da ciò la necessità che questo provvedimento venga adottato con la massima urgenza.

Quali sono le cause della crisi permanente dei nostri cantieri? Indaghiamo su di esse, se il provvedimento dovrà contenere elementi definitivi per la sua risoluzione. A nessuno sfugge che vi è una causa che, purtroppo, è grave, ma alla quale non possiamo per ora porre rimedio: i cantieri navali italiani, per una notevole parte del loro potenziale, sono attrezzati per la marina militare, mentre oggi per la marina di guerra non si costruisce più neppure un battello. Colgo l'occasione per augurare al mio paese che quanto prima si possa procedere a una revisione di questa situazione, revisione che è ancora più necessaria, se è vero che dobbiamo far parte della Comunità di difesa europea, e, quindi, ingrandire quella specie di flotta militare campionaria che ci è stata lasciata.

Ma, a parte questo fattore di ordine generale, quali sono gli altri elementi che hanno determinato la crisi dei nostri cantieri? Il problema non è nuovo. I primi provvedimenti per incrementare l'attività cantieristica cominciarono nel 1866; vi furono poi la legge Brin del 1897, la legge Leonardi del 1911, altri provvedimenti del 1926 e l'ultima legge organica (la legge Benni) della durata di 10 anni, nel 1938. Infine si ebbero le due leggi-tampone che, pur essendo generose

nelle intenzioni di chi le elaborò, a mio giudizio hanno recato più danno che beneficio ai cantieri, in quanto hanno creato fuori concorrenza una massa di lavoro per questi cantieri che, anziché stimolare le loro energie a cercare lavoro in Italia ed all'estero, si sono adagiati su queste commesse che venivano loro assegnate quasi di diritto. Parlo della legge Saragat e della legge Cappa.

Un primo fattore di sfasamento è rappresentato dal prezzo del ferro. Fino a poco tempo fa i cantieri italiani pagavano il ferro quasi il doppio dei cantieri esteri. Oggi riconosco che questa differenza va attenuandosi e dovrebbe essere completamente eliminata il giorno in cui il piano Schuman sarà pienamente operante. Nel frattempo sarà necessario che i cantieri — e ciò è possibile, giacché lo Stato controlla la produzione siderurgica — ottengano il ferro allo stesso prezzo dei cantieri esteri e, se ciò non è possibile in Italia, i nostri cantieri siano autorizzati ad acquistare il ferro nel Belgio, in Germania e dovunque costi il meno possibile.

Vi è una seconda causa di aggravio dei costi, che credo non sia comune ad altri paesi: essa è rappresentata dall'imposta generale sull'entrata, la quale è — mi perdoni il ministro delle finanze — una specie di meccanismo diabolico che colpisce il prodotto dalle viscere della terra e lo accompagna fino al momento in cui viene utilizzato sulla nave.

Che cosa significa l'imposta generale sull'entrata? Pensate, onorevoli colleghi, che i pezzi della nave, gli attrezzi, gli strumenti, l'allestimento, passano in media per quattro o cinque mani e quindi arrivano sulla nave già gravati di quattro o cinque passaggi. Cinque passaggi, al tre per cento ciascuno, equivalgono al 15 per cento. E, siccome nella costruzione di una nave il 40 per cento è rappresentato dalla mano d'opera, il 60 per cento dell'entità economica d'opera, viene ad essere gravato da questo complesso dell'imposta generale sull'entrata.

Ho sentito che si stanno prendendo provvedimenti per i prodotti destinati all'esportazione. Ma anche la nave rappresenta un oggetto destinato all'esportazione: essa rappresenta all'estero una esportazione di servizi. Quindi, se la cosa viene ad essere ricondotta sotto la stessa categoria, per la quale oggi si sta cercando di mitigare o di annullare l'imposta generale sull'entrata nella esportazione dei prodotti, anche la nave dovrebbe fruire di questo esonero, in modo da dare ai cantieri la possibilità di un maggior respiro.

Vi è una terza causa: gli addendi sociali. Questa causa non la può eliminare il Governo, o per lo meno non potrà eliminarla, se non quando la materia potrà essere riordinata per tutta l'industria. Gli addendi sociali rappresentano il 70 per cento delle paghe. Ora, poiché nessun cantiere se ne può disfare, è necessario per questo 70 per cento in più delle paghe l'intervento governativo attraverso contributi alle costruzioni.

L'ultima causa, che forse è la più importante, consiste nel fatto che i cantieri non hanno il cosiddetto volano di lavoro assicurato, cioè quando hanno varato una nave (la prima parte della lavorazione avviene sullo scalo e la seconda con nave galleggiante), non sono in condizione di attaccare immediatamente la lavorazione di un'altra nave, ed intercorre sempre un periodo di 2-3-4 mesi, che è un periodo di passività per il cantiere.

Se, attraverso provvidenze, si potesse creare una attività continuativa dei cantieri, questa ragione di passività verrebbe ad essere eliminata.

La nuova legge che viene richiesta da tutte le parti, che rappresenta una necessità urgente per la nazione, dovrebbe essere informata soprattutto a questi criteri. Perché bisogna anche guardare al fatto morale. Dappertutto in Italia si dice che i cantieri rappresentano una industria passiva, parassitaria. Ora, per una parte questa affermazione non risponde a verità, perché vanno eliminate quelle cause di passivo che possono essere eliminate.

Vorrei ora prospettare all'onorevole ministro la situazione delle riparazioni, che rappresenta un altro ramo importante dell'attività cantieristica. Queste vi saranno certamente in questo periodo, perché nel periodo di disarmo gli armatori previggenti cercano di riparare le loro navi.

Le riparazioni navali rappresentano circa il 20 per cento dell'attività dei grandi cantieri e quindi è una percentuale non disprezzabile; rappresentano, poi, l'80 per cento dell'attività dei piccoli cantieri e il 100 per cento dell'attività delle officine navali. Infatti, oltre i grandi cantieri, dei quali noi essenzialmente ci preoccupiamo, vi sono le officine navali, numerose in Italia, le quali vivono di riparazioni navali. Io penso che queste officine navali e i cantieri avrebbero diritto di attendere una legge *ad hoc*, una legge, cioè, per le riparazioni e le trasformazioni navali, come esiste in Francia, con tutti i benefici che in Francia sono concessi e che costituiscono l'arma migliore con cui il lavoro

nei porti francesi fa concorrenza al lavoro nei nostri porti.

Le due categorie — costruzioni navali e riparazioni, trasformazioni e allestimenti — vanno curate a parte. Allo stato attuale delle cose, esiste ancor oggi, per effetto di una coda della legge Saragat, un contributo a favore delle riparazioni; ma la contribuzione ha dovuto subire anche delle fasi caotiche, perché c'è stato un periodo in cui l'amministrazione della marina mercantile non disponeva di un solo centesimo per questi contributi, i quali, purtuttavia, erano fissati dalla legge.

Io ritengo che, tenendo presenti questi elementi, noi avremo rapidamente — e troveremo certamente il consenso di tutto il paese — una legge sulle costruzioni navali che, mentre deve servire al bisogno immediato, al bisogno urgente dei cantieri che alla fine del primo semestre del 1954 rimarranno senza lavoro, deve altresì servire di avviamento ad una sistemazione organica e definitiva, la quale non ci obblighi ogni due o tre anni a chiedere dei provvedimenti. Io penso che, in questa maniera, un settore importantissimo dell'economia italiana sarà messo a posto.

Poiché noi abbiamo il dovere di farci tutte le ipotesi e di non crearci delle illusioni, io vorrei aggiungere che, ove mai, nonostante le provvidenze invocate, nell'anno 1954 o nell'anno 1955 non si raggiungesse la finalità principale — che, in questo momento, non è una finalità dell'armamento, ma una finalità dei cantieri; e, più che una finalità dei cantieri, è una finalità sociale, nel senso di mantenere al lavoro i 40 mila operai che compongono le maestranze dei cantieri — ove mai la congiuntura volgesse sfavorevolmente a noi, si faccia tutto, tranne che licenziare una parte di questi operai.

Un cantiere non si compone solo del cervello dei suoi dirigenti, delle sue macchine e delle sue attrezzature più o meno moderne; un cantiere si compone anche della capacità e della forza di lavoro delle maestranze. Si ricorra a qualsiasi mezzo, tranne che costruire delle navi a vuoto; delle navi che rappresentino una sicura passività di costruzione e di gestione per il paese e per gli enti che le dovrebbero costruire.

Io arrivo persino a dire che, ove mai si verificasse questa situazione, è più economico continuare a pagare queste maestranze, in attesa che il lavoro affluisca ai cantieri, anziché aprire altre passività nel bilancio degli enti e di riverbero in quello dello Stato, piccoli e grossi baratri di cui non è possibile

scorgere il fondo. Scendendo sul terreno pratico, se si pensi, per esempio, che in media 10 mila di questi operai, rimasti senza lavoro, fossero pagati in ragione di 500 mila lire all'anno ciascuno, in un anno si spenderebbero al massimo 5 miliardi. Se, viceversa, si creeranno solo costruzioni cosiddette di prestigio in questo periodo, sganciate da ogni criterio economico, e ci sarà da perdere sulla costruzione e sulla gestione, questa somma delle perdite sarà enormemente superiore a quella delle paghe.

Io penso quindi che con discernimento, con senso sociale e di umanità, potremo arrivare alla difficile meta. (*Applausi a destra*).

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

SIMONINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, dopo la brezza sollevata dal primo intervento dell'onorevole Jacoponi, la minaccia di tempesta enunciata da quello dell'onorevole Ducci, ma subito placata dai ricorsi alle cifre che, come è noto, hanno sempre una loro logica e non si prestano al persistere del vento di bufera, e dopo la minaccia di libeccia anti-« Finmare » dell'onorevole Cafiero, anch'essa subito placata dalla doverosa scorribanda negli ambienti cantieristici, io vorrei, approfittando di questo momento di bonaccia, fare una rapida passeggiata sul nostro bel mare, guidato nell'occasione da quell'eccellente pilota che ha dimostrato di essere il relatore onorevole Mazza, che ci ha presentato una relazione quanto mai esauriente, completa e veramente lodevole sui problemi della marina mercantile del nostro paese.

Comincerò dall'ultimo problema toccato dalla relazione, partendo così dal porto di arrivo della relazione stessa. Intendo dire il problema della pesca. Me ne offre anche lo spunto un ordine del giorno, che il ministro del lavoro ha accolto ieri a titolo di raccomandazione, firmato dall'onorevole Cibotto, ordine del giorno che riguarda il problema dell'assistenza malattia agli iscritti alle cooperative della pesca. In questo problema il ministro della marina mercantile non ha possibilità di decisione, ma è tuttavia evidente che gli occhi più vicini ad esso non possono essere che i suoi.

Si tratta di un problema tante volte presentato ai ministri che si sono succeduti a piazza della Minerva e tante volte fatto oggetto di assicurazioni e promesse, ma ancora non affrontato e non risolto. Io spero che venga finalmente l'ora della soluzione del dramma dei piccoli pescatori, che sono 100 mila

nel nostro paese, anche perché l'attuale ministro se ne è occupato lungamente, e il sottosegretario è un figlio di Sicilia, in cui tanto numerosi sono i pescatori che aspettano da troppo tempo e che sperano un giorno di uscire da tale aspettativa.

Se poi egli per caso dovesse dimenticare, ci penserà la solerzia del nostro collega di cui mi sfugge il nome in questo momento.

Una voce al centro. Borsellino.

SIMONINI. ...Borsellino, di Sciacca, tanto premuroso e innamorato dei pescatori della sua costa.

Parlare della pesca: ne hanno parlato già due colleghi che siedono su questi banchi ed io non voglio ripetere quello che essi hanno detto. Incoraggiare la formula cooperativistica: mi pare sia questa la bussola che debba usarsi in questo settore, anche se il problema presenta notevoli difficoltà, dovute in parte allo spirito individualistico dei nostri pescatori, che sono difficilmente associabili. Ma è soltanto nell'incoraggiamento e nella realizzazione della formula cooperativistica che noi possiamo vedere la realizzazione del problema dell'assistenza, anche su terreno mutualistico e previdenziale, dei 100 mila pescatori delle nostre coste.

Vorrei tentare di andare anche più lontano, ma non voglio approfittare dello spirito di sopportazione della Camera, e mi limiterò a ricordare che proprio in questi giorni le agenzie ci danno notizia di un massiccio intervento che si opera, ad esempio, in Francia, o che si opererà prossimamente per il rinnovamento di quella flotta peschereccia, massiccio intervento che pare impegni quel paese con una somma di 11 miliardi circa di franchi in quattro esercizi.

Io so che è molto difficile in Italia andare a chiedere dei miliardi, specialmente per una «cenerentolina», figlia della «cenerentola» dei ministeri, il Ministero della marina mercantile. Ma ritengo si debba pensare alla tutela e all'incoraggiamento di questa industria tanto importante e che interessa un po' tutte le nostre coste. E giacché sono su questo argomento, sarei anche tentato di esprimere il mio rammarico che si sia fatta, non dico naufragare, ma insabbiare — io credo sia stato un po' avventato chi ha parlato di funerali a proposito di questa iniziativa — un tentativo ardito, coraggioso, di creare una grande attività industriale che ha relazioni molto lontane con la pesca, giacché non si trattava di anguille nè di sogliole, ma si trattava di balene, un'inizia-

tiva da cui il nostro paese avrebbe potuto trarre certamente molti vantaggi.

Sia stata dunque l'imperizia del pilota, o sia stato il volgere contrario dei venti, o sia stata la volontà sabotatrice di qualcuno che aveva interesse a che quella iniziativa non venisse realizzata, sta di fatto che quella iniziativa è stata insabbiata; e mi limito a dire insabbiata, perché spero ancora che, se la marea volgerà favorevole e il vento anche, la navigazione possa essere ripresa.

Si è irriso, specialmente quando un certo provvedimento di legge del ministro che ha preceduto l'attuale titolare del dicastero è stato portato alla discussione pubblica su questa iniziativa. L'Italia è un paese curioso. Tutte le cose che sono un po' grandi sono sempre oggetto di irrisione; e quella era veramente una grande iniziativa, che comportava un vero e grande rischio e anticipazioni formidabili di capitali, ma comportava anche la possibilità della realizzazione di infinite attività produttive, che avrebbero potuto dar lavoro a tanti lavoratori italiani e che avrebbe consentito un formidabile incremento di valuta pregiata, di cui il nostro paese ha tanto bisogno.

Ma non è questa la sede per muovere la brezza che dovrà disincagliare quella iniziativa. Comunque, penso che sia toccata a queste iniziative la sorte che è toccata a suo tempo a coloro che per primi pensarono che l'Italia potesse avere una flotta cisterniera. Gli armatori italiani, che sono molto diversi da come li desidererebbe il collega Cafiero, in un certo periodo non credettero nemmeno alla possibilità di dotare l'Italia di una flotta cisterniera.

Le opinioni sono poi cambiate, e giustamente. Ma, come al solito, siamo arrivati in ritardo anche in questo settore.

E poichè siamo al piccolo cabotaggio e stiamo navigando lungo le coste del nostro mare, mi fermo all'argomento che tanto interessa l'amico Jacoponi, solerte difensore degli interessi e dei salari dei lavoratori portuali italiani; e vorrei raccomandare al Ministero di tenere in considerazione quanto il nostro amico Jacoponi ha detto circa la situazione in cui si son venuti a trovare i lavoratori portuali in genere, e particolarmente quelli di alcuni porti, specialmente quelli del porto di Livorno che è più vicino al suo cuore, in considerazione della prevalenza dei traffici petroliferi e dello sviluppo dell'industria metanifera, di cui parla anche il relatore Mazza, che ha provocato una contrazione impressionante nella importazione

dei carboni fossili, e, quindi, come giustamente diceva Jacoponi, una contrazione delle possibilità di lavoro dei lavoratori portuali.

Penso che la soluzione che il collega Jacoponi ha timidamente abbozzato possa essere affrontata e favorevolmente realizzata attraverso una contribuzione che dovrebbe essere richiesta a chi usa del porto, anche se non ha bisogno dei lavoratori portuali.

Del resto, non si è fatto così a Venezia per realizzare la soluzione del porto industriale di Marghera? Evidentemente non si può fermare il progresso, non si poteva impedire la realizzazione della zona industriale di Marghera soltanto in vista della difesa della possibilità di dare pane ai lavoratori portuali, ma non si poteva nemmeno ignorare che esisteva quel problema, come esiste oggi il problema dei lavoratori portuali di altri porti d'Italia.

Questa povera e brava gente, vorrei quasi dire migliore della fama che ha (e non per colpa dei suoi dirigenti), è molto affezionata a quelle banchine vuote che non offrono più possibilità di lavoro, è affezionata al proprio lavoro forse come poche categorie di lavoratori, anche se il lavoro dei lavoratori portuali è veramente duro. Perciò questa gente merita il nostro rispetto, la nostra cura, la vostra cura, signor ministro della marina mercantile, perché non senta troppo vivo il bruciore del trapasso delle attività portuali dal settore che prima direttamente l'impegnava al settore nuovo dal quale parzialmente o quasi totalmente viene esclusa. È brava gente, dicevo, migliore della fama che le è stata fatta (lo dico senza offesa per chicchessia).

Vorrei ricordare un episodio modesto e insignificante, ma tuttavia chiaramente indicativo. Quando si parlava dello scarico delle armi in Italia, sembrava che dovesse scoppiare il finimondo. Eppure io dissi al Senato, in quella occasione, parlando sul bilancio della marina mercantile: vedrete che le armi le scaricheranno, perché ho parlato con tanti di loro e mi hanno detto: noisia mo contrari; ma se poi, in fondo, le dovremo scaricare, le scaricheremo. Evidentemente con questo riconoscevano che la maggioranza del Parlamento aveva il diritto di governare l'Italia, e non i dirigenti delle compagnie portuali.

Ricordo un altro episodio in occasione di una visita a Livorno. Un incontro con una delegazione di quella compagnia portuale. È noto che i portuali di Livorno godono fama di essere fra i più turbolenti. Basta guardare il loro rappresentante in Parlamento per rendersi conto che questa fama è veramente di-

versa dalla realtà. Ma la fama c'è. Ed io ricordo che una telefonata in albergo mi raggiunse pochi minuti prima che dovessi incontrare quella delegazione, telefonata che mi consigliava di guardarmi dall'appuntamento, perché si trattava dei portuali... di Livorno. Vi sono andato e sono qui a dimostrare che anche in quella occasione non mi hanno sbranato.

Io spero, quindi, onorevole ministro, che ella abbia la possibilità di tener conto di ciò che è stato sollecitato dall'onorevole Jacoponi e che io mi permetto di raccomandare alla sua attenzione.

Seguendo poi il bilancio così come ci viene presentato, il modesto bilancio della nostra Cenerentola, ho l'impressione che il ministro (mi dispiace che, sospinto dal maestrale che l'onorevole Ducci ha tentato di scatenare, se ne sia andato dall'aula, perché non è mai simpatico criticare gli assenti) Cappa non lo abbia tanto difeso. Ci troviamo così di fronte a delle riduzioni piccole, ma inesplicabili, di alcune voci del bilancio.

Guardate il settore capitanerie di porto. Tutti sanno l'importanza che hanno le capitanerie di porto nell'esercizio dell'attività marinara. Abbiamo delle riduzioni da 18 a 14 milioni per le spese di trasferimento del personale addetto alle capitanerie di porto, trasferimenti che sono indispensabili per le stesse ragioni per le quali, per esempio, vengono trasferiti ogni tanto i prefetti, i questori e tutti i funzionari dei diversi rami dell'amministrazione dello Stato; diminuzione da 21 a 18 milioni per la manutenzione dei locali ed i fitti, in un momento in cui mi pare che la tendenza alla diminuzione delle spese e dei fitti non vi sia. Riduzioni per tutte le altre spese, economie inopportune che finiscono per far trascurare dei servizi indispensabili e in un certo senso a fare incancrenire dei problemi che invece avrebbero dovuto essere affrontati e risolti con uno sguardo un po' più aperto, con una volontà più decisa di dare a tutte le attrezzature dei nostri porti la possibilità di rispondere alle esigenze dell'ora e dei servizi.

E mi moltiplo un po' in alto mare parlando dei marittimi, quei marittimi che un tempo avevano qui un accanito e disperato difensore, il compianto scapigliato onorevole Giuseppe Giulietti, il quale ha fatto a tempo a vedere realizzata quella che era la sua aspirazione massima (ne parla anche il relatore Mazza come di una cosa molto lodevole): la previdenza marinara, che richiede ancora alcuni ritocchi, ma che intanto è entrata ormai nella fase definitivamente risolutiva

e che ha angustiato per tanti anni le notti dei ministri della marina mercantile, culminando con quelle agitazioni che all'epoca dell'amministrazione Saragat — voi ricorderete — portarono ad interminabili discussioni, a fermate di navi e ad altre cose del genere. E questo non può non far piacere a chi conosce quella brava gente.

Qui siamo veramente in un settore sano delle masse lavoratrici italiane. È gente che ama il proprio mestiere, che finisce per amare la propria nave e il mare come la propria casa. Chi volesse rendersene conto non avrebbe bisogno di imbarcarsi e fare un viaggio specialmente sulle navi della società «Finmare», onorevole Caffero, che fra l'altro vi deliziano di una ottima cucina; ma basterebbe recarsi in una casa di riposo. Trovereste vecchi capitani, vecchi macchinisti, vecchi piloti, uomini di elevato ingegno, di grande cultura in queste modeste, se pur bene attrezzate e linde, case di riposo, come quella di Camogli. Nessuno dei ... poveri, disperati armatori che si sacrificano tanto per il benessere e lo sviluppo dell'industria marittima vi si trova. Ebbene, tutta questa brava gente vi dà la sensazione di quale immenso patrimonio morale disponga l'Italia con quelle alcune decine di migliaia dei suoi figli che si sono dati alla professione marittima.

Questa gente, che ha trovato in quel capitano Giulietti un disperato e ardito difensore, che si è affermata ed è riuscita a liberarsi, sotto la guida di quest'uomo che per 50 anni ha dominato quel particolare settore della vita sindacale, è riuscita a liberarsi, dicevo, da condizioni di vita veramente penose, da servitù della gleba, questa gente oggi ha una dignità professionale che deve anch'essa essere tutelata e che non dubito sarà tutelata, se sarà necessario, com'è sempre avvenuto, anche mercè l'intervento del ministro della marina mercantile. Ricordiamo che questa gente ha realizzato delle conquiste, che io vorrei richiamare non già all'attenzione dell'onorevole ministro, perché egli le conosce, ma di coloro che sono succeduti al capitano Giulietti, e non perché si rimettano a fermare le navi, ma perché non dimentichino che se è vero che siamo usciti dalla fase agitaria, siamo anche entrati, dovremmo per lo meno essere entrati nella fase di assestamento e di realizzazione di ciò che si è conquistato durante il periodo della fase agitaria.

E intendo riferirmi a un particolare che pone la classe dei lavoratori marittimi italiani all'avanguardia in questo settore, e questo particolare riguarda l'orario di la-

voro. Voi ricorderete che nel 1951, dopo interminabili discussioni, noi siamo riusciti ad ottenere che l'armamento accettasse le nove ore per il personale in genere, fermo restando l'orario di 8 ore per il personale di coperta e di macchine. E, nonostante la decisa opposizione di tutto l'armamento, ivi compreso quello della « Finmare », noi riuscimmo ad ottenere che l'orario di lavoro di alcune categorie che sono particolarmente sottoposte ad usura (panettieri, cuochi, costretti a lavorare costantemente in ambienti in cui la temperatura raggiunge delle altezze insopportabili) fosse questo orario ridotto ad otto ore. Ma attualmente so che non si è fatto più niente. Non è certamente il ministro che deve andare, come si suol dire, a svegliare il can che dorme; speriamo che i successori, per virtù della legge salica (che ormai funziona anche in campo sindacale), si rendano conto che non hanno il dovere di tenere le mani in mano, ma di consolidare le conquiste che sono state operate da quella categoria di lavoratori in questi ultimi tempi.

Il nostro bravo relatore ci dà notizia della benefica ripercussione che si è determinata nel settore dei lavoratori marittimi per lo sviluppo delle costruzioni navali. Oggi sono circa 40 mila persone costantemente imbarcate. Purtroppo, nonostante questo, non si è potuto ancora eliminare — e penso che sarà difficile farlo — l'avvicendamento, specialmente tenuto conto del criterio con cui vengono rilasciati i libretti di navigazione.

Onorevole ministro, ricordo che un tempo adottammo insieme un provvedimento, provvedimento che non si poteva protrarre nel tempo anche per evitare l'invecchiamento della massa marittima. Ma l'apertura *sic et simpliciter* della iscrizione nei ruoli di navigazione, del rilascio del libretto di navigazione, quasi presso a poco indiscriminatamente, come sempre si è fatto nel passato, credo sia stato un errore. Perché oggi il libretto di navigazione, al quale si accede come ad una patente automobilistica, è diventato quasi un documento di identità, costituisce un diritto all'imbarco che molto spesso è ottenuto da gente che non avrebbe forse, a ragion veduta, nemmeno le qualità fisiche che occorrono, perché non è lavoro che possa essere sostenuto da tutti quanti.

Io penso che una delle ragioni del prestigio della nostra marina mercantile sia da ricercare anche nella qualità del nostro personale addetto alla navigazione. Credo che qui si possa chiamare veramente in causa il ministro: la funzione del ministro deve essere

quella di curare che alla professione di marittimo sia ammesso colui che ne ha veramente le capacità.

Vorrei poi ricordare che bisognerà risolvere il problema dell'ufficio tecnico del Ministero. Lo abbiamo lasciato insoluto. Ella sa il perché: per smetterla di litigare con il Tesoro e per avere disco verde, perché altrimenti saremmo ancora a questuare sotto le finestre del ministro del bilancio. Ma è un problema che deve essere risolto, perché attualmente le funzioni del Ministero della marina mercantile richiedono per il Ministero stesso un ufficio adeguato.

Indubbiamente — e qui la relazione dell'onorevole Mazza è veramente incoraggiante — abbiamo fatto grandi progressi in materia di naviglio. Qui si è sentito dire che tutto va male, che si è trattato di leggi-tampone messe insieme sotto la spinta delle necessità. Ma, insomma, le navi ci sono e navigano.

Legge-tampone era la legge Saragat, ma l'*Andrea Doria* arriva in America, gira il mondo, è ormai diventata qualcosa che è sotto gli occhi di tutti, perché se ne parla continuamente e ci ha dato prestigio. È stata la legge « tamponcino » quella che è venuta dopo ad integrare la legge Saragat con 8 miliardi e 600 milioni; ma oggi la *Cristoforo Colombo* è in allestimento e fra qualche mese questa nave andrà nella più grande, più importante e più redditizia linea di navigazione, quella con il Nord-America.

Scorrendo questa relazione che elenca tutte le linee che ormai abbiamo coperto (ormai le nostre navi raggiungono i porti di tutti i continenti, attraverso tutti gli oceani e tutti gli stretti), troviamo dei nomi che suonano alle nostre orecchie come cose di famiglia, che sono legati alle possibilità che ha offerto la cosiddetta legge-tampone. Nelle cose, secondo me, quello che conta è il risultato, forse perché la mia preparazione è più quella di un contadino che quella di un professore, e il contadino si preoccupa, quando ha seminato dei fagioli, di raccogliere i fagioli, e non di stabilire se, in quanto avesse usato un'altra procedura, ne avrebbe raccolti di più.

Le leggi-tampone non hanno risolto definitivamente il problema, che resta in piedi. Ce lo ha prospettato con colori drammatici, ma aderenti alla realtà, l'onorevole Cafiero: è il problema di oggi, di ieri, di ieri l'altro, e sarà purtroppo il problema di domani.

Ho sentito parlare tante volte di questo ridimensionamento delle industrie cantieri-

stiche italiane: tutti lo vedono il problema, ma risolverlo è un altro conto. Non basta dire: si dovrebbe; bisogna dire: si deve fare così, e indicare le possibili soluzioni concrete.

Soluzione che ci può essere, intendiamoci bene, soluzione che potrà essere trovata se il mondo sarà domani un po' diverso da quello che è oggi, se ci si offriranno possibilità di commesse straniere e se effettivamente questo Governo (non voglio caricare troppi oneri sulle spalle del povero ministro della marina mercantile, perché so che non è sulle sue spalle che può gravare la soluzione di un problema pesante come questo) il problema se lo porrà ed effettivamente la marina mercantile sarà messa in condizione di procedere a quel rinnovamento integrale, a quell'aggiornamento integrale del vecchio naviglio che prevalentemente costituisce quella flotta di tre milioni e mezzo di tonnellate di cui andiamo giustamente orgogliosi, tenuto conto che siamo partiti dal 1945, con 300 mila tonnellate di barche che facevano acqua da tutte le parti.

Io penso che i risultati di fronte ai quali ci troviamo, siano pure essi risultati di leggitampone, risultati che troviamo elencati in modo limpido nella relazione del collega Mazza, siano veramente consolanti.

Orbene, bisogna incoraggiare quest'azione di ricostruzione della nostra marina per quello che riguarda quei mezzi di navigazione che hanno superato i limiti di età e che non si possono più lasciare lungamente in esercizio se non con grande rischio, poiché è noto che oltre una certa età la nave non è più in condizioni di superare le fatiche e il carico di lunghi viaggi.

Bisogna rinnovare tutto questo vecchio naviglio. Occorre una legge organica. Sento che si sta studiando. È naturale che in un settore come questo, prima di eseguire si debba studiare. Spero però che non si studi troppo e si trascuri di arrivare all'azione.

Non ho trovato cenno nella relazione dell'onorevole Mazza (e mi voglia scusare se forse l'ho letta affrettatamente) della possibilità di risolvere (ma certamente anche questo sarà oggetto di studio da parte della commissione presieduta dal ministro) il vecchio, annoso, ma sempre nuovo e attuale problema del credito navale, che sta alla base della soluzione del problema delle costruzioni navali.

L'onorevole Cafiero giustamente ha ricordato che tutti i grandi paesi che hanno una flotta marittima efficiente, una tradizione marinara e che fanno una grande politica

marinara intervengono direttamente in aiuto della loro marina mercantile: la Norvegia, l'Olanda, la Francia, l'Inghilterra e la stessa America sovvenzionano poderosamente la loro marina mercantile. L'America specialmente interviene largamente con un credito navale ad un tasso di interesse bassissimo, mi pare il 3 e mezzo per cento, e a lunghissima scadenza, credito, che consente all'armamento di affrontare le considerevoli spese alle quali danno luogo la costruzione e la manutenzione delle navi.

Perché, onorevoli colleghi, pochi in Italia sarebbero capaci di costruire una nave con i quattrini che hanno nel taschino, se non vi fosse quella serie di provvidenze determinate dallo Stato, il quale è interessato allo sviluppo e al potenziamento della nostra industria marittima, la quale altrimenti sarebbe condannata a vivacchiare.

Pur trovandomi in qualche punto d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Cafiero, tuttavia vi è un punto sul quale non sono pienamente d'accordo, ed è facile capirlo. Egli ha minacciato una sfuriata, che poi non si è affatto avuta, nei confronti dell'indirizzo delle società di preminente interesse nazionale. L'onorevole Cafiero ha detto che non bisogna incoraggiare le iniziative che sono condannate al passivo. Io domando all'onorevole Cafiero, che conosce certamente il problema della marina mercantile più di me, domando all'onorevole Cafiero che conosce la storia del nostro paese, le esigenze del nostro paese, se egli crede che nell'elenco delle linee che sono concesse alle società di preminente interesse nazionale se ne possa trovare qualcuna che possa essere soppressa senza enorme danno per l'economia generale del nostro paese. Se ne dovesse trovare qualcuna potrei allora accettare di discutere con lui su questo punto. Ma, ho l'impressione che sia molto difficile poter stabilire che noi possiamo rinunciare al nostro collegamento con l'Australia, con l'Africa, col Sud-America, con il Centro-America, con il Pakistan, con l'estremo oriente, con tutti i porti toccati dalle nostre navi.

Non bisogna dimenticare che queste linee battute dalle nostre navi danno la possibilità di scambi, di traffici, oltre che di trasporto di persone. Non dimentichiamoci che le navi portano e riportano in Italia merci, prodotti che sono poi elaborati dalle nostre industrie, e che sono alla base di tutta un'attività che dà luogo, in altre parole, al commercio internazionale. Quindi, è tutta qui la giustificazione della politica marinara, perché è appunto attraverso l'esercizio della marineria

che si possono tenere contatti commerciali, oltreché culturali, con tutto il resto del mondo ai fini dell'esportazione e dell'importazione delle merci. Teniamo presente poi che noi importiamo prevalentemente, e questo lo sanno tutti, basterebbe ricordare i tre prodotti principali: il grano, il petrolio, il carbone.

Io, non solo non mi sento di aderire all'impostazione anti-Finmare dell'onorevole Cafiero, ma confesso (non credo che questo possa costituire un peccato) che un'idea mi era frullata per il cervello, quando in Italia, nel 1950, eravamo prossimi all'esaurimento delle scorte di frumento e non potevamo importarle perché non trovavamo navi. Eravamo tributari delle industrie straniere, e per importare la materia prima, come ad esempio il carbone, dovevamo ricorrere all'Inghilterra e agli Stati Uniti. Vi fu, è vero, un tentativo di importare il carbone dalla Polonia, ma ricordo che il carbone non arrivò. Non potevamo approvvigionarci di petrolio perché non avevamo navi-cisterna ed il nostro armamento era in quel periodo fortemente impegnato con contratti a lunga scadenza. Le navi avrebbero potuto rientrare nei nostri porti soltanto dopo molti mesi, quando avessero adempiuto ai contratti. Ma noi eravamo senza carbone, senza petrolio, senza grano; era scoppiata la guerra di Corea e in quella direzione navigavano i battelli dei liberi armatori italiani.

Vi era anche un problema di noli. Qualcuno aveva pensato addirittura alla requisizione, ma tecnicamente si dimostrò che era un gesto-impossibile, inutile e dannoso. Perciò non se ne fece nulla. Si discusse del problema, ma esso rimase insoluto. Poi la soluzione venne da sé, perché il naviglio rimase disponibile una volta allentatasi la pressione derivante dalle esigenze della guerra di Corea. In quell'epoca io ero responsabile di questo settore della vita economica nazionale: mi era venuta un'idea che prospettai a qualcuno che mi incoraggiò. Era evidente che si doveva combattere una dura battaglia per realizzare quel progetto. Poi altri subentrarono al Ministero e la soluzione fu rimessa nelle loro mani.

In quell'epoca io pensavo che una misura intelligente da parte del Governo italiano avrebbe potuto essere quella di dotare le società di preminente interesse nazionale di una flotta cisterniera e di navi da carico, che potevano essere a disposizione dello Stato quando questo per motivi di pubblico interesse avesse avuto bisogno del naviglio, o che comunque avrebbero potuto procurare dei guadagni (non dirò laut, per non impressio-

nare il collega Cafiero) che in parte avrebbero compensato il passivo di alcune delle linee di preminente interesse nazionale esercite dalla Finmare.

Non so se sia un'idea molto raccomandabile: il ministro ne faccia quel che vuole. Non mi spingo a pensare a quella nazionalizzazione cui accennava il collega Ducci, cosa, in questo momento, di ben difficile realizzazione. Ma consegno la mia proposta al ministro, perché penso possa essere presa in considerazione per l'avvenire, seppure non immediato.

Non credo di dover insistere nel confutare le opposizioni, dal loro punto di vista giustificate, di alcuni settori della vita armatoriale contro le società di preminente interesse nazionale. Non ho nessuna intenzione di fare l'avvocato difensore della Finmare, perché credo che essa si difenda da sé e la sua opera la difenda egregiamente da tutte le accuse che le vengono mosse, anche se riconosco che l'esperienza consiglierebbe mutamenti, anche sensibili mutamenti, nella struttura del sistema, che non possono essere oggetto di una discussione approfondita in questa sede, che lo potranno essere se verranno, come dovrebbero venire, all'esame del Parlamento le famose nuove convenzioni con le società di preminente interesse nazionale.

Nemmeno voglio insistere nel mettere in rilievo che contro quello che è un passivo di esercizio sta tutto ciò che ho detto e sta anche la possibilità di incameramento da parte della Banca d'Italia — questo è stato accennato anche dall'onorevole Cafiero — di considerevole quantità di valuta pregiata, di dollari, che alla nostra economia e alla nostra bilancia commerciale non fanno certamente male.

Per concludere, voglio riferirmi a quello che è un po' il motivo che torna e ritorna tutte le volte che si parla di marina mercantile e tutte le volte che si apre un giornale che contenga un articolo che tratta i problemi della marina mercantile. Si dice che manca una coscienza marinara, che si deve formare, per poter fare una politica marinara, una coscienza marinara al popolo italiano.

Ho detto che non voglio fare della retorica, e quindi non ripeterò quello che ha detto l'amico Ducci, e cioè che l'Italia o sarà una grande potenza marinara o non sarà mai niente. Questa è retorica, l'abbiamo sentita mille volte, ed espressioni del genere non hanno alcun significato.

Coscienza marinara! Signor ministro, se vuole formare una coscienza marinara al Parlamento postuli che la prossima discussione del bilancio della marina mercantile si faccia

a bordo dell'*Andrea Doria* in navigazione nel Mediterraneo, con qualche sosta in porti turisticamente bene attrezzati! Effettivamente, per un paese che ha 8 mila chilometri di costa, ma che ha anche circa 20 mila contadini, sarebbe sufficiente che vi fosse una coscienza agricola, industriale. Questo sarebbe molto più importante per il nostro paese, a tutti gli effetti, di una diffusa coscienza marinara.

Coscienza marinara: parole che lasciano, a mio avviso, il tempo che trovano. Se il paese ha sopportato i sacrifici che ha sopportato per questa politica di ripresa della marina mercantile, vuol dire che vi è qualche cosa, vuol dire che non è vero che non vi sia niente, vuol dire che la coscienza e la consapevolezza dell'importanza che hanno i traffici marittimi intercontinentali esistono nel paese.

D'altra parte, è noto che gli italiani sono disseminati un po' in tutto il mondo. Quelli che sono all'estero e hanno i parenti in Italia, e questi, anche se non sono mai stati su una nave, sanno che per andare in America ci vuole una nave, e sanno che cosa rappresenti, per coloro che sono lontani dalla patria, questa possibilità di collegamento continuo, sia pure periodico, specialmente per i continenti lontani.

Coscienza marinara, secondo me, è consapevolezza dell'importanza che ha l'industria armatoriale per un paese come il nostro. È un problema che sarà risolto man mano che si eleverà la capacità culturale di questo nostro paese; man mano che la gente imparerà a leggere; quando non leggerà più soltanto i giornali di propaganda politica, ma quando leggerà anche tutto ciò che può servire per imparare a conoscere il mondo marinaro. Allora apprezzerà l'importanza del mare attraverso il quale l'Italia si tiene collegata col resto del mondo.

Noi abbiamo bisogno di linee come quelle che sono esercitate dalle società di preminente interesse nazionale. L'onorevole Cafiero non ci convince; noi non condividiamo la sua opinione che l'armamento libero sarebbe capace da solo di rispondere alle esigenze del mondo moderno e alla nostra necessità di espansione e di contatti preminenti oltre l'oceano. Il mondo moderno è costituito in modo tale per cui nessuno può più vivere chiuso in casa propria. Per l'arco delle Alpi, noi siamo prigionieri perché chiusi al Nord-Europa, e siamo un po' tagliati fuori dal fatto che quei paesi, che sono oltre le Alpi, hanno, a loro volta, i loro mari e i loro porti. Noi abbiamo bisogno di espanderci, partendo

dagli 8 mila chilometri delle nostre coste, oltre l'oceano. Quando si parlò di quel supplemento alla legge Saragat, qualcuno fece presente che non c'era bisogno di costruire le grandi navi: gli aeroplani avrebbero trasportato la gente che voleva andare nell'America o negli altri continenti. Ma gli aeroplani non potranno mai sostituire le navi, nei trasporti di massa, e di uomini e di mezzi!

Siamo nell'epoca della velocità supersonica; siamo nell'epoca in cui la gente ha tanta fretta, sempre più fretta e non si accorge forse che c'è un traguardo al quale si arriva tutti alla stessa maniera.

È vero, esistono altre possibilità di comunicazioni, ma restano sempre le navi gli strumenti che consentono quei collegamenti che sono il motivo principale dello sviluppo della nostra vita economica oggi e che lo saranno ancor più domani; le nostre belle, superbe navi tipo *Andrea Doria*, *Cristoforo Colombo* e *Roma*, se vuole l'onorevole Cafiero, le quali, se pure tanto diverse nella struttura sempre più maestosa, conservano tuttavia la linea delle vecchie leggendarie caravelle di Cristoforo Colombo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Suspendo la seduta per un'ora.

(La seduta sospesa alle 14,5, è ripresa alle 15,5).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Colasanto, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno sul bilancio della marina mercantile:

« La Camera,

allo scopo di aumentare l'efficienza delle attività dipendenti dalla marina mercantile e di rendere giustizia ai lavoratori impegnati in dette attività,

invita il Governo:

a) a sollecitare la riforma dell'amministrazione della marina mercantile, adeguando, a quella di tutti gli altri impiegati dello Stato, la posizione morale ed economica dei dipendenti dai propri uffici centrali e periferici;

b) a lenire i disagi dei lavoratori dei porti, sia col disporre che le nuove grandi centrali termo-elettriche, come quelle di Napoli e Palermo, siano alimentate con carbone Sulcis e non a nafta, sia con il consentire che il disegno di legge sull'assistenza di questa categoria, attualmente all'esame del Senato, sia emendato in modo da concedere eguale trattamento a tutti i presenti e futuri pensionati portuali;

c) a migliorare le condizioni dei marittimi:

1°) facendo ratificare le convenzioni approvate dalle conferenze internazionali: 72/91 (ferie da pagare), 56 (assicurazione malattia), 57 (durata del lavoro), 70 (sicurezza sociale dei marittimi), 71 (pensioni), 74 (certificato di capacità del marinaio qualificato), 75/92 (alloggi di bordo), 76-93 (salari e durata del lavoro di bordo);

2°) disponendo la revisione delle tabelle e delle competenze medie valevoli per la liquidazione delle pensioni, a norma dell'articolo 2 della legge 25 luglio 1950, ed in modo che le pensioni stesse seguano, più che possibile, l'andamento del costo della vita;

3°) a preparare le invocate modifiche alla legge sopra citata, accogliendovi le norme più favorevoli ad altre categorie di lavoratori, adeguandola alle particolari esigenze della gente di mare ed integrandone le disponibilità economiche per fronteggiare, in ogni caso, con apposite sovvenzioni del Tesoro, gli oneri presenti e futuri;

d) a migliorare l'economia peschereccia e la situazione dei pescatori con i seguenti provvedimenti:

1°) raggruppare, nella direzione generale della pesca del Ministero della marina mercantile, tutti i servizi della pesca marittima, lacuale e fluviale; nonché gli istituti e gli enti di talassobiologia applicata, con esclusione solo di quelli a carattere puramente scientifico;

2°) rendere obbligatorio il consenso del Ministero della marina mercantile per qualunque provvedimento di legge che, comunque, abbia riferimento alla pesca ed ai pescatori;

3°) trattare con tutte le nazioni mediterranee, nelle cui acque territoriali i pescatori italiani hanno operato da secoli, e regolamentare gli scambi di prodotti ittici, per favorire, con l'uno e l'altro mezzo, il lavoro del nostro paese;

4°) prorogare le attuali agevolazioni doganali sulla benzina fino a tutto il tempo necessario per il cambio dei motori dei piccoli natanti costieri, in base alle provvidenze di cui in seguito;

5°) inasprire fortemente le pene comminate alla pesca di frodo ed aumentare sensibilmente i mezzi a disposizione delle capitanerie per la necessaria sorveglianza repressiva;

6°) istituire un vero e proprio credito peschereccio, dividendo il settore riguardante l'impianto e l'esercizio della pesca oceanica,

da quello della pesca mediterranea e di altura e da quello del rinnovamento dei mezzi e dell'esercizio della piccola pesca;

7°) predisporre e presentare di urgenza un disegno di legge per prestiti a lungo termine, senza o con mitissimi interessi, per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio od a nafta, dei natanti della piccola pesca;

8°) ripristinare il fondo incremento pesca per forniture e rinnovo attrezzi alle piccole e medie aziende, tenendo presente quanto nella legge n. 50 del 1952 della regione siciliana;

9°) incoraggiare le associazioni di armatori e lavoratori, a cui affidare e la gestione dei mercati ittici e la distribuzione dei carburanti per la pesca, con obbligo di devolvere gli utili al finanziamento della previdenza ed assistenza dei pescatori e ad altre istituzioni in favore delle attività pescherecce;

10°) estendere ai pescatori della piccola pesca le diverse forme di previdenza ed assistenza godute dalle altre categorie di lavoratori, con effetto utile per tutti i vecchi della categoria e tenendo presente che gli oneri relativi potrebbero fronteggiarsi anche con gli utili del numero precedente, ove si sopprimessero le attuali speculazioni e l'attuale diverso utilizzo di parte degli utili stessi;

11°) far concedere ai pescatori, riuniti in compagnie o cooperative, in attesa dell'invocata definitiva sistemazione, le prestazioni dell'« Inam », col massimale di lire 400 mensili, stabilito per gli ausiliari del traffico, rinunciando alla pretesa di ben lire 1.250 mensili;

12°) accelerare la costruzione di case minime per pescatori, incominciando da coloro che sono alloggiati in caverne e baracche;

13°) aumentare i contributi per l'istruzione professionale curata dall'« Enem ».

L'onorevole Colasanto ha altresì presentato un ordine del giorno, firmato anche dai deputati Leone e Mazza, sul bilancio delle poste e telecomunicazioni:

« La Camera,

considerato che il nuovo ordinamento delle ricevitorie postali, pur rispondendo agli interessi del servizio e ad una comune giusta norma per gli accessi agli impieghi di Stato, ha violato un diritto acquisito durante il lungo impero della vecchia legge, che conferiva per successione la gestione di dette ricevitorie;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 OTTOBRE 1953

tenendo presente la necessità che norme transitorie diminuiscano più che possibile tale violazione,

invita il Governo

a predisporre un provvedimento legislativo che:

1º) proroghi di almeno altri due anni il termine stabilito dall'articolo 101 del decreto presidenziale n. 656 del 5 giugno 1952, statuendo che i titoli prescritti devono essere posseduti all'atto della immissione nella gestione per successione e non alla data di pubblicazione di detto decreto;

2º) agevoli la sistemazione di coloro che funzionarono da gerenti per un congruo numero di anni ».

Un terzo ordine del giorno l'onorevole Colasanto ha presentato sul bilancio dei trasporti:

« La Camera,

ritenendo opportuno unificare il trattamento del personale addetto ai servizi di linee automobilistiche;

considerando necessaria la sistemazione delle ferrotranvie che fanno capo a Napoli, attualmente in condizioni pericolose ed indegne di un popolo civile,

invita il Governo:

1º) a predisporre un provvedimento che unifichi il trattamento di tutto il personale di linea, delle società esercenti autotrasporti in concessione, ed, intanto, a disporre che la direzione generale della motorizzazione civile, non interpreti, ristrettivamente ed a danno dei lavoratori, le norme in vigore;

2º) ad intervenire energicamente per:

a) far sollecitare la costruzione della Circumflegrea e l'ammodernamento del tratto Napoli-Torregaveta, vincendo l'inerzia o la lentezza della società concessionaria;

b) far sistemare le comunicazioni fra Napoli ed i comuni del nord, tenendo presente che l'inerzia e le passività di gestione delle tranvie provinciali giustificano ogni intervento; che necessita utilizzare a questi fini la legge sull'ammodernamento e che i suddetti comuni sono tutti sostanzialmente in una zona di espansione di Napoli, per cui i mezzi pubblici di trasporto devono allacciarli direttamente al centro cittadino ».

L'onorevole Colasanto ha facoltà di parlare e di svolgere questi ordini del giorno.

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'oratore che mi ha preceduto, l'onorevole Simonini, ha trovato bello par-

lare in questo silenzio: io non sono dello stesso parere; ma riconosco che è egualmente importante questa specie di colloquio pubblico fra noi e il Governo.

In questo intervento mi occuperò di alcuni piccoli o grandi problemi dei tre dicasteri di cui discutiamo i bilanci, ma di problemi che più direttamente interessano le classi lavoratrici. Non porto qui frutti di mie elucubrazioni, ma osservazioni e proposte fatte dai gruppi interessati, in relazione a necessità evidenti, prospettatemi con preghiera di portarle in quest'aula, all'esame del Parlamento e del Governo. Questa preghiera devo considerare come un obbligo.

Incomincio dalla marina mercantile. Gli oratori che mi hanno preceduto hanno tutti affermata la necessità di interventi dello Stato, di sacrifici per potenziare la nostra marina mercantile. Si sono espressi pareri contrari sulla opportunità di favorire più o meno l'armamento libero o le società della Finmare.

Io sono per il primo, se riesce a fare da sé, senza chiedere sacrifici né ai contribuenti, né ai lavoratori da esso dipendenti; garantendo di operare nei settori che rendono ed in quelli che non rendono, nella buona e nella cattiva sorte.

Se invece si chiedono sovvenzioni e contributi di notevole entità, penso che sia preferibili darli a società dell'I. R. I., a società di cui tutti siamo azionisti come cittadini italiani. Così coi nostri sacrifici tenteremo di arricchire noi stessi e non altri.

Per le costruzioni e per l'esercizio delle navi dobbiamo però stabilire una equa ripartizione sia dei sacrifici da affrontare, fra i diversi gruppi di cittadini, per migliorare e potenziare il nostro naviglio, sia dei benefici corrispettivi. Io ritengo invece che attualmente l'asse motore della politica marinara è fortemente spostato verso il nord e che per il sud i vantaggi non corrispondono agli oneri.

Cominciando dalle costruzioni e quindi dai cantieri, constatiamo che il sud non ha un corrispettivo di commesse, un corrispettivo di lavoro equamente corrispondente a quello delle regioni del nord. Senza dire che le commesse hanno riservato ai cantieri meridionali soltanto l'allestimento di scafi ed agli altri le navi complete di ogni allestimento. L'onorevole Cafiero, parlando della crisi cantieristica, ha detto cose che in gran parte anch'io sottoscrivo; ma non condivido la sua opinione che non si deve lavorare in perdita, anche a costo di pagare e tenere a casa i lavoratori che non possono venir licenziati per motivi sociali.

Può darsi che ciò possa convenire ad un'armatore libero, che possiede navi di cui teme uno scarso utilizzo, e quindi il danno della concorrenza; ma non credo che lo possa alla collettività nazionale. Se la Navalmeccanica di Napoli, per citare un esempio, che, dal 1946 al 1949, ha avuto quasi due miliardi di perdite, invece di tenere gli operai inoperosi avesse costruito navi di qualunque genere, con l'andamento di mercato le avrebbe vendute almeno a prezzo di costo, nel 1950-51. Se non vi fosse stata l'emergenza coreana, poteva vendere queste navi solo sotto costo. Al limite, se le avesse cedute alla Finmare, al puro costo depurato delle spese della mano d'opera che senza tali costruzioni è stata pagata e non utilizzata; cioè a quasi la metà del costo effettivo, la collettività nazionale avrebbe fatto un buon affare, arricchendosi di navi a basso prezzo.

E l'industria, un'industria di Stato, avrebbe meglio risposto al dovere sociale di tenere allenate le maestranze e di dare alle stesse la gioia di guadagnarsi il pane, senza continue preoccupazioni per il domani.

Dunque, a differenza dell'onorevole Caffero, penso che i nostri cantieri non devono rimanere inoperosi. In mancanza di altro si facciano lavorare per le società di preminente interesse nazionale. E se neppure questo fosse possibile, al limite, quasi assurdo, lavorino senza commesse, per il magazzino. E costruiscano navi più o meno rispondenti alle esigenze presenti e future del traffico marittimo, piuttosto che pagare maestranze inoperose e far deteriorare le attrezzature fuori servizio. Avremo almeno un arricchimento della nostra flotta.

Si prevede una crisi, che, secondo l'onorevole Caffero, sarà lunga; ma un giorno dovrà pur finire. Non solo; ma durante la crisi, proprio per questi sacrifici fatti, noi potremo battere la concorrenza delle bandiere estere con navi acquistate a metà prezzo e dare un po' di maggior lavoro ai nostri marittimi ed a quanti vivono ai margini del loro traffico.

Concludo questa parte chiedendo lavoro per i cantieri ed equa ripartizione di tale lavoro fra le diverse regioni italiane.

A questo punto parliamo dei costi delle navi costruite in Italia.

Onorevole sottosegretario, si metta d'accordo col Ministero dell'industria ed esamini insieme la questione. Bisogna guardare a fondo. Siamo d'accordo che bisogna diminuire i prezzi, per avvicinarli a quelli internazionali; ma si non tenti di ottenere ciò agendo unicamente sul costo del lavoro. Per

il ferro, ormai, come è stato detto, siamo prossimi al prezzo internazionale. Per il resto, qualche cosa si potrebbe fare. Gli operai italiani, se ben diretti e meglio trattati, anche nei rapporti umani, non renderebbero meno di quelli di altri paesi. Ed il puro lavoro non costerebbe, e, forse, non costa neppure oggi molto più del lavoro estero. Incominciamo a guardare le direzioni di questi cantieri, e le spese generali delle officine e dei tanti organi sovrapposti. Mi sapete dire che ci stanno a fare tanti consigli di amministrazione e tanti gettoni di presenza, quando proprietario è uno solo, lo Stato? Mi sapete dire perché non si potrebbe semplificare tanta costosissima burocrazia e perché un ministero non si ritiene in diritto di dare ordini a queste aziende di cui esso è il solo rappresentante del padrone, ossia del popolo italiano?

E sull'incidenza delle spese generali non v'è proprio nulla da fare? Certi cantieri calcolano le spese generali fra quelle proprie e quelle delle superiori direzioni ed amministrazioni dal 200 al 300 e fin oltre il 400 per cento. Ecco perché si perdono le gare. Si può stabilire un criterio di calcolo per queste spese? Si può parlare solo di spese generali di officina, considerando le altre come passività a parte? Non è possibile continuare di questo passo. Bisogna regolare questa voce. Almeno il popolo saprebbe quanto costano certi apparati.

È facile ed è comodo fare il dirigente di industrie per le quali il Governo deve colmare qualunque passività. Ed è facile imputare agli operai il male che si fa. Ritorniamo a qualche caso meridionale, sempre a titolo di esempio.

La direzione della «Bacini e scali» di Napoli ritiene che l'unica cosa che si possa fare per risanare l'azienda è quella di smobiliarla in parte e licenziare operai.

E si che hanno maestranze dalla tradizione gloriosa dei cantieri napoletani.

Si attrezzino questo cantiere anche con qualche scalo. Così la provincia di Napoli avrà un secondo cantiere oltre quello di Castellammare di Stabia: avrà altre possibilità di lavoro. E la «Bacini e scali» potrà, grazie allo scalo, costituirsi un volano di lavoro, una possibilità di colmare gli avvallamenti del diagramma che costituzionalmente derivano dall'attendere a sole riparazioni di navi.

Due parole, finalmente, sul grande bacino napoletano che è in via di ultimazione per la prima parte e che potrebbe andare in eser-

cizio nei primi mesi del 1945. Qualche privato lo vorrebbe per conto suo, la Navalmeccanica pure, l'ente autonomo del porto lo pretende per sé. In più si deve attrezzare: ci vogliono due o trecento milioni per attrezzarlo. E non si sa chi deve spenderli. Intanto si discute, col rischio che un bel giorno il bacino sarebbe pronto e non potrebbe essere utilizzato, perché si discuterebbe ancora su chi deve gestirlo e chi deve attrezzarlo.

Esclusa l'ipotesi di una gestione privata di un'opera che è costata miliardi allo Stato, scartata l'idea di metter su un'altra attrezzatura pubblica, come quella che costituirebbe l'ente autonomo con altre spese generali, non ci resta che la Navalmeccanica: la quale gestisce altri bacini adiacenti al nuovo, ha una tradizione di lavoro in questo campo. È innanzitutto e prima di tutto un'industria dello Stato, essendo dell'I. R. I. al cento per cento.

Risolto questo primo problema, ne resta un secondo. E allora chi deve attrezzare il bacino? Quest'ultimo dovrebbe essere un problemino di nessuna importanza. Per risolverlo basterebbe che il Ministero della marina mercantile si mettesse d'accordo con quello dell'industria e con quello dei lavori pubblici e decidessero in un modo più o meno confacente. E imponessero le loro decisioni. Tanto pagherebbe Pantalone nell'uno e nell'altro caso: sia che i soldi escano da una tasca o dall'altra. Formalità a parte, è sempre lo Stato che pagherebbe, a mezzo del Ministero dei lavori pubblici o dell'I.R.I.

Si stabilisca, dunque, se questa attrezzatura la deve fare la Navalmeccanica e si faccia costruire e porre in opera senza altra mora.

Di questo punto non si è occupato l'onorevole Cafiero: mi auguro che possa essere d'accordo con me.

Passando all'esercizio delle navi ed ai traffici marittimi, devo esprimere una lamentela della popolazione napoletana per quanto riguarda l'armamento, la durata delle soste delle navi di linea, la non toccata di alcune linee regolari. Ho l'impressione che, nel compilare i propri programmi, la Finmare faccia conti puramente economici; senza tener presenti i riflessi sociali, le conseguenze di questi conti. Ciò non è giusto, specialmente quando le passività sono coperte da tutti, anche dai napoletani.

Il guaio è che in questo campo quelli che comandano non sono meridionali. È umano, onorevole sottosegretario, che io abbia maggiore interesse ed affezione per ciò che è vitale

per la mia città, che non per Genova. Sentimenti analoghi nutrono i genovesi nei nostri confronti. Per ripartire equamente, occorre l'intervento superiore del Governo. Fateci quindi un po' di giustizia: Genova ha tante altre possibilità di lavoro. Noi non chiediamo spostamenti artificiali e dannosi del traffico, non chiediamo di snaturare certe situazioni; ma non vogliamo neppure solo le briciole degli altri. E chiediamo che si tengano presenti le nostre particolari necessità. Noi siamo in condizioni di estrema povertà: sapete bene qual è il reddito medio individuale delle zone meridionali, che la situazione dei cittadini di Napoli è ben diversa da quella dei genovesi, sapete quale è la distribuzione della ricchezza tra i diversi centri e non ignorate il nostro reddito medio *pro capite*. Siamo in condizioni gravi ed abbiamo bisogno di essere aiutati!

Ciò premesso, passo ad illustrare brevemente il mio ordine del giorno sul bilancio della marina mercantile.

Incominciamo dalla riforma dell'amministrazione. Noi riteniamo opportuno, in linea pregiudiziale, che tutti i servizi della pesca lacuale e fluviale passino al Ministero della marina. Non v'è motivo per lasciarli ancora alle dipendenze di quello dell'agricoltura. Non credo che la posizione nel Ministero dell'agricoltura di un alto funzionario che teme di perdere prestigio debba ostacolare il riordinamento dei servizi. Una volta provvidamente costituita la, anche da me invocata ripetutamente, direzione generale della pesca, non vi è motivo per non unificare in essa tutti i servizi afferenti alla pesca; compresi gli istituti talassografici, di carattere pratico, sperimentale, ed esclusi solo gli istituti ad indirizzo puramente scientifico.

Io insisto per l'unificazione di tutti i servizi della pesca e dei pescatori nel Ministero della marina.

Chiedo altresì una maggiore snellezza negli organi centrali e periferici del Ministero e, in correlazione con la riforma allo studio, prego di tener conto delle giuste esigenze del personale, che ha diritto di essere trattato come tutti gli altri dipendenti dello Stato, di essere adeguatamente compensato e di vedere riconosciuto, anche moralmente, il proprio lavoro.

So che l'onorevole sottosegretario Terranova si è, per questo, incontrato con una delegazione di sindacalisti. I lavoratori sono stati contentissimi dell'accoglienza ricevuta e del benevolo interessamento dimostrato. Posso assicurare che i lavoratori dipendenti dal Ministero della marina mercantile hanno

fiducia nel sottosegretario e nel ministro Tambroni. E si augurano, come ci auguriamo tutti, che anche questo problema della sistemazione del personale possa essere risolto nel miglior modo possibile.

E passo ai porti. Chiedo per il porto di Napoli che se ne completi l'attrezzatura e che si renda più accogliente al traffico passeggeri e al traffico merci, che incontra ostacoli che il Governo dovrebbe rimuovere.

Le operazioni di sbarco ed imbarco costano troppo; ma devo far rilevare che ciò non dipende dai lavoratori portuali, cioè da coloro che materialmente portano le merci in ispalla per lo sbarco e l'imbarco, ma da costi e spese di sovrastrutture, di commissionari e di altra gente. Queste spese vengono indicate con varie « voci » nelle note che paga chi spedisce o ritira merce. Bisogna guardare e controllare queste voci.

Il presidente dell'Ente autonomo del porto, il generale Pace, non ha creduto spiegare che c'è sotto quelle « voci » che rappresentano utili e sovrapprezzi di intermediari fra i lavoratori portuali, che materialmente lavorano, e coloro che ritirano la merce. Noi abbiamo interesse che questi servizi siano più economici, perché ciò attirerebbe il traffico a Napoli. Per questo chiediamo che si combattano le sovrastrutture e le speculazioni di ogni genere.

E ancora: c'è il problema delle centrali termoelettriche. Ne abbiamo diverse fra cui una a Napoli, e una a Palermo. Sono state attrezzate con i fondi E. R. P.

Hanno possibilità di funzionare a nafta ed a carbone Sulcis. Perché le facciamo funzionare a nafta e non col nostro carbone del Sulcis? La nafta la compriamo dall'estero, il trasporto dei carichi liquidi costa più del trasporto dei carichi solidi, quindi del carbone suddetto. Perché non facciamo funzionare a carbone queste centrali? Verremo in tal modo incontro ai minatori della Sardegna, ai marittimi, ai portuali della Sardegna e ai portuali di Napoli.

Il costo del combustibile sarebbe in gran parte costo di lavoro italiano. Il combustibile non costituirebbe altro danno valutario. Penso che si debba tener conto dell'utilità economica e sociale della soluzione invocata. Perciò chiedo che il Governo dica una parola su questo argomento. Se non può far nulla, dica all'opinione pubblica che la responsabilità non è sua, bensì dei grandi capitani di industria. E, in ogni caso, dica quali sono i limiti di convenienza puramente economica

dell'uno e dell'altro sistema di alimentazione di queste centrali termiche.

Finalmente, una parola sul disegno di legge per l'assistenza che è già presentato al Senato. Siamo d'accordo e, naturalmente, d'accordo con il relatore che lodevolmente se ne occupa; ma una cosa chiedo all'onorevole sottosegretario: che sia accettato un articolo aggiuntivo, che mi auguro di far proporre da qualche amico senatore; un articolo nel quale sia stabilito che il trattamento a coloro che non lavorano per qualunque causa (disoccupazione, malattia, invalidità e vecchiaia) sia uguale per tutti i portuali d'Italia.

Ella, forse, onorevole Terranova, ignora che un portuale pensionato di Napoli riscuote mensilmente solo lire 7.500, mentre lire 17.800 vengono corrisposte ad un suo collega di Genova, lire 11.000 a Livorno, lire 12.000 a Bari e lire 9.000 a Palermo.

Questa assistenza deve accentuare il carattere mutualistico fra tutti i componenti la categoria. Esiccome è fatta con integrazione dello Stato, cioè del contribuente italiano, non comprendo perché tutti i portuali non debbano godere dello stesso trattamento.

Passo subito (come vedete sono telegrafico e non me ne vorrete troppo) al problema della gente di mare. Se ne è parlato molto. Io vi chiedo, in concreto, quanto ho sottolineato nell'ordine del giorno, per meglio richiamare l'attenzione di tutti.

Vi è un buon numero di convenzioni internazionali, riguardanti la protezione del lavoro marittimo, che non sono state ratificate dall'Italia. Una porta il numero 72/91 e riguarda le ferie pagate, le altre rispettivamente i numeri 56 (assicurazione malattia), 57 (durata del lavoro), 70 (sicurezza sociale), 71 (pensioni), 74 (certificati di capacità del marinaio qualificato), 75-92 (alloggi di bordo), 76-93 (salari e durata del lavoro di bordo).

Queste convenzioni sono state ratificate da moltissimi Stati, e, con tutto ciò, proprio la Finmare ha recentemente varato navi costruite in aperta violazione con la convenzione 75-92 che entrerà in vigore il 1^o gennaio 1954. S'è attenuta alla vecchia legge del 1939; mentre la nuova aumenta la cubatura dello alloggio spettante ad ogni singolo componente l'equipaggio, varia il numero massimo di persone ospitabile per ogni locale, vieta di sistemare a prua detti alloggi. Io raccomando vivamente la ratifica di queste convenzioni. Mi sembra che, se vogliamo esportare molto lavoro marittimo, bisogna dare un esempio nella sollecita ratifica di queste convenzioni.

Così sarà più facile far applicare queste norme anche agli altri Stati.

Sulla previdenza marinara due sole parole.

Sono d'accordo con quanto ha esposto il relatore sulla necessità di rivedere la vecchia legge per adeguarla a quella degli altri gruppi di lavoratori. D'accordo in tutto questo. Ritengo però necessario più di tutto che, con provvedimento a carattere amministrativo, si faccia la revisione annuale, in base al costo della vita, delle tabelle che servono di base alla liquidazione e alla revisione delle pensioni della previdenza marinara.

Queste tabelle devono essere rivedute periodicamente. Gli interessati chiedono che siano rivedute annualmente od almeno biennialmente, in modo che le pensioni siano, per quanto possibile, adeguate al costo della vita. È inutile dire che mi associo alla richiesta del relatore nel chiedere anche il contributo integrativo del Tesoro a favore di questa cassa, per metterla in grado di fronteggiare i propri compiti.

Finalmente passo all'ultimo dei tre argomenti di cui mi sto occupando in questa parte dell'intervento sul bilancio della marina mercantile: ai problemi dei pescatori.

Abbiamo di fronte una categoria di italiani particolarmente buona, dedita ad un lavoro pericoloso che non conosce soste; ma particolarmente maltrattata. Non so se nel 1953 sia veramente un grande torto essere buoni. Vedo l'onorevole Semeraro sorridere. Forse ha perfettamente ragione, perché i pescatori non scioperano, non mettono in pericolo l'ordine pubblico, non fanno chiasso e non la pensano come l'onorevole Semeraro. Io ritengo che, proprio perché questa gente è buona e debole, ha diritto ad essere maggiormente assistita dallo Stato.

Anche ai pescatori interessa la richiesta unificazione dei servizi della pesca. Una volta realizzato, deve rendersi obbligatorio il consenso del ministro della marina mercantile, per tutti i provvedimenti che interessano la pesca.

Ciò premesso, accenno fuggacemente alle questioni che occorre affrontare e risolvere. Incominciamo dalle restrizioni sul diritto di pesca. È necessario uno sforzo per ottenere dalle altre nazioni mediterranee uno sbocco di lavoro nelle zone di mare in cui da secoli i nostri pescatori hanno lavorato.

In tema di rapporti con l'estero è pure necessaria per i prodotti ittici una politica favorevole alla nostra pesca. Non sarebbe male una certa protezione in materia. Non so se era proprio necessario, per esempio, abo-

lire il dazio sul baccalà. I consumatori non l'hanno avvertito. Lo Stato ha perduto i diritti di dogana, gli speculatori, che sono pratici di questo commercio, hanno guadagnato di più.

Approvo l'ordine del giorno dell'onorevole Angelini e ritengo che si debba incoraggiare la pesca oceanica e l'allestimento di natanti che possano pescare anche il baccalà, tanto utilizzato specialmente dalle nostre classi lavoratrici. Con questi e con altri mezzi di governo si può sollevare la situazione di questo settore economico.

Do atto all'onorevole ministro che qualcosa è stato fatto; ma bisogna proseguire lestamente sulla via intrapresa.

Le agevolazioni doganali sulla benzina sono state prorogate fino a marzo; ma è necessario che lo siano fino a quando, con una legge autorizzante un credito speciale a lungo termine, i pescatori, specialmente costieri, non abbiano effettuato il cambio dei motori a benzina, con motori a gasolio. Il credito a condizioni favorevoli necessita per questo particolare problema e per tutto l'andamento della pesca.

Il credito condiziona le future possibilità di vita di molta povera gente.

I lavoratori chiedono che si istituisca un vero e proprio credito peschereccio, nel quale siano però ben distinte le sezioni e i fondi assegnati per la pesca oceanica, per la pesca mediterranea o di altura ed infine per la piccola pesca costiera. Perché, se non si facesse questa distinzione, il pesce grosso mangerebbe quelli piccoli; e ai piccoli non resterebbe che la magra soddisfazione di sapere che il Parlamento avrebbe approvato una legge a loro vantaggio, senza ricavarne gli attesi benefici.

Senza alcun beneficio resterebbero proprio i piccoli pescatori costieri che sono maggiormente bisognosi di aiuti, specialmente perché più degli altri devono rinnovare e modernizzare le attrezzature del mestiere e dei loro piccoli natanti.

Credo che vada anche sistemato il fondo per l'incremento pesca, nei criteri di gestione e nell'auspicabile maggiore apporto dello Stato, tenendo presente quanto lodevolmente fatto con la legge n. 50 del 1952, dalla regione siciliana.

Un'altra necessità è quella dell'istruzione professionale, in relazione alle nuove esigenze. Occorrono i corsi di istruzione per i pescatori delle nuove generazioni. E questi corsi potrebbero aversi incrementando le attività e le disponibilità finanziarie del-

l'« Enem », che tante benemerenze ha acquistato nel campo della istruzione marinara, che tanto bene ha fatto e tant'altro potrebbe farne, se avesse maggiori mezzi.

E, dopo ciò, veniamo ad un punto dolente: ai mercati ittici, in cui si addensano ingiuste impostazioni e pretese di sfruttamenti, privati e pubblici, a danno dei pescatori. Il ministro della marina potrebbe obiettarmi che la questione interessa il suo collega dell'interno, l'onorevole Fanfani, ed altri ministri. Ma noi qui parliamo al Governo: e l'onorevole Tambroni potrebbe benissimo provocare l'accordo ed il concerto dei propri colleghi per i provvedimenti invocati.

È necessario che i mercati ittici passino alle dipendenze di coloro che sono i padroni della merce: dei pescatori. Anche con i vincoli richiesti dall'interesse pubblico generale e non particolare di questo o quel comune, di questo o quel gruppo. Nel mio ordine del giorno parlo di associazioni di produttori, costituite da lavoratori e da industriali, per la gestione di questi mercati. Ciò è necessario, anche perché una parte degli utili dei mercati ittici non deve finire ai comuni, ma deve essere utilizzata per la previdenza e l'assistenza dei pescatori.

Nei prezzi dei prodotti industriali è sempre giustamente compresa la quota per la previdenza e l'assistenza ai lavoratori. Non comprendo perché non debba farsi lo stesso per i prodotti ittici.

La distribuzione dei carburanti procura molto danaro a un certo numero di speculatori. Potrebbe invece essere affidata alle suddette associazioni. I conti fatti dai tecnici sono tali che, probabilmente, attraverso gli utili di mercato e la distribuzione dei carburanti, si potrebbe avere la possibilità di dare un'altra impostazione al problema della assistenza e della previdenza dei pescatori. E, finalmente, risolverlo. Io l'ho chiesto anche in sede di discussione del bilancio del lavoro. Ed ho invocato aiuti per i poveri pescatori, anche dai ministri del tesoro e dell'interno.

Prego vivamente l'onorevole Tambroni di ritenersi avvocato di ufficio di questa povera gente e di insistere presso gli altri colleghi suoi perché ognuno faccia la sua parte, e se occorra imponga giustizia per la sua parte. Perché lo Stato democratico non dice a un certo momento: signori armatori della piccola e grande pesca, mettetevi d'accordo con i lavoratori per questa assistenza.

E, se non ci riuscirete, provvederemo con leggi obbligatorie per tutti.

Sulla richiesta devoluzione degli utili di mercato, e sul non meno richiesto piccolo aumento del prezzo del pesce a favore dell'assistenza vi sono divergenze di idee e di interessi fra i pescatori costieri e gli armatori della pesca oceanica o mediterranea o d'altura; perché questi ultimi già pagano regolarmente i contributi assicurativi per i loro dipendenti. Anche per questo da due anni non si mettono d'accordo. E lo Stato se ne disinteressa.

È invece necessario che il Governo intervenga da arbitro e detti legge, nell'interesse sociale.

Tutto sommato, occorrerà sempre una legge, anche nel caso di accordo fra le parti. Ed allora venga questa legge e risolva questo problema. E il Governo presenti al più presto il relativo disegno.

Altra situazione angosciata è quella degli alloggi per i pescatori. Problema, non di vasta entità, e, forse, in gran parte risolvibile mediante accordi con altri ministeri. Potrebbe bastare che si stabilisse una priorità, in base al bisogno, nei provvedimenti che lo stesso ministro dei lavori pubblici va attuando per l'incremento edilizio e per le case ai bisognosi.

Sarebbe certamente utile potenziare l'istituto per le case dei pescatori; ma perché non si potrebbe, anche con legge generale, provvedere agli alloggi per i dimoranti in baracche, incominciando dalle più vetuste e quindi da quelle che occupano i pescatori dell'isola d'Ischia da oltre settanta anni? Perché lo Stato e gli istituti da esso finanziati non costruiscono nelle campagne e sulle spiagge, più che in città?

Sono convinto che l'onorevole Tambroni si adopererà al massimo per risolvere non solo i grandi problemi della politica marinara, ma anche i piccoli problemi e particolarmente quelli che hanno addentellati e agganciamenti maggiori con i bisogni e le aspirazioni delle classi popolari e, specialmente dei gruppi più bisognosi di cittadini italiani.

Onorevole Tambroni, mi sono occupato dei cantieri navali, del lavoro dei portuali, dei pescatori, dei bisogni del porto di Napoli. Mi sono quasi limitato ad una semplice sequenza di argomenti e di problemi, accennandone le relative soluzioni. Sempre sommariamente, per la necessaria brevità richiesta dall'andamento dei lavori parlamentari e dai richiami dell'onorevole Presidente. Tutto ho fatto con particolare riferimento ai bisogni di Napoli e del Mezzogiorno. Tutte le istanze da me sottoposte sono le istanze e le speranze delle categorie interessate.

Sono problemi che lo Stato potrebbe risolvere; e per Napoli, il porto, i pescatori, i cantieri acquistano grande importanza e sono tali che potrebbero condizionare la situazione della democrazia non solo nella provincia di Napoli, ma nel Mezzogiorno e forse anche in Italia. Al Governo democratico l'onore di risolverli.

E passiamo al bilancio delle poste e telecomunicazioni, su cui mi limiterò ad illustrare brevemente il mio ordine del giorno.

Qualche anno fa, molto opportunamente, s'è riordinato il servizio delle ricevitorie e il trattamento dei ricevitori postali. Questi ultimi sono diventati veri e propri impiegati dello Stato. Naturalmente, si sono determinate norme per l'assunzione in ruolo. Intanto i vecchi gestori di ricevitorie avevano, fra compensi e vantaggi, anche quello di lasciare un posto ad un figlio. Tanti potrebbero aver scelto e mantenuto questo rapporto anche per detto privilegio. Oggi si vedono ledere un loro diritto acquisito.

Per tener conto di questa situazione, la legge in questione contiene norme transitorie che rendono possibile il trapasso ereditario delle ricevitorie per un anno soltanto; ma a condizione che i titoli siano posseduti all'atto della pubblicazione della legge stessa. Praticamente, con quest'ultima restrizione non si è data nessuna proroga. La norma transitoria è stata di scarsa efficacia. Può dirsi che non esista una norma transitoria per salvare i diritti quesiti, perché all'atto in cui la legge è stata promulgata è cessato il diritto della ereditarietà. Ciò non è giusto. È contro le basi legislative ed è contro un diritto umano. Si chiede una modifica della legge, cioè una modifica che proroghi il diritto alla successione di altri due anni, e, subordinatamente almeno di un anno; ma soprattutto si chiede che i requisiti richiesti al successore siano da questi posseduti all'atto della successione e non all'atto della promulgazione della legge. Oggi si dice che non può rendersi la giustizia invocata perché nel frattempo si sono creati altri diritti. Si sono fatte nomine che secondo la mia tesi dovrebbero annullarsi.

Onorevole ministro, non credo che debba paragonarsi questo caso a quello di certe cause giudiziarie che non si possono transigere perché nessuno vuole accollarsi le spese fatte. Se pensiamo che agli uni e agli altri si intende garantire il diritto al posto e non a quel posto, riuscirebbe facile salvare le ragioni di tutti.

D'altra parte, in molti casi, i vecchi titolari sono ancora ai loro posti, per cui non si

verrebbe a ledere alcun altro diritto. Un altro problema posto da questa legge riguarda l'assunzione degli ex gestori, prospettata dall'onorevole relatore. Concordo sulla necessità di considerare utile, ai fini della nuova sistemazione, anche il servizio fatto come supplenti. Non è giusto che ex gerenti, che gestirono e diressero per molti anni un ufficio postale e telegrafico siano messi in condizione di trovarsi alla dipendenza di supplenti che essi stessi nominarono ed addestrarono.

Infine vi sono lavoratori che sono stati prima supplenti, poi assuntori e poi gestori, lavorando per 30 o 40 anni complessivamente, ma permanendo nella qualifica di gestore soltanto 10 anni, per cui oggi, a 70-75 anni di età, dovrebbero andare a casa senza un centesimo di pensione. Richiamo l'attenzione del Governo anche su questo problema, invocandone una equa soluzione, col riconoscere utile ai fini della pensione tutto il servizio comunque fatto.

Onorevole ministro, renda giustizia ai suoi dipendenti di cui ho parlato.

E passo al bilancio dei trasporti, limitandomi a poche osservazioni.

Non mi occuperò del collegamento tra strada e rotaia, limitandomi ad affermare soltanto che occorre un riordinamento di questa materia e più di tutto un coordinamento delle diverse attività. Si è parlato anche di passare alla dipendenza del Ministero dei trasporti l'«Anas». D'accordo, poiché è necessaria una politica unitaria dei trasporti su strada e su rotaia. Si è parlato di grandi investimenti da fare nel settore della strada. D'accordo; ma a patto di considerare equamente i bisogni di tutte le regioni italiane e sempre considerando con priorità le meno avanzate. A noi meridionali si fanno grandi promesse e si dicono grandi cose; ma poi rimaniamo sempre a bocca asciutta perché gli altri ci sanno fare meglio. Perciò io faccio la seguente proposta: lo stanziamento invocato si ripartisca in modo che un terzo della spesa vada per i trasporti veloci, per le autostrade; un terzo per migliorare ed incrementare la cattiva e scarsa viabilità minore del Mezzogiorno; un terzo per il resto. Basta leggere i numeri indici citati dall'onorevole Angelini nella sua pregevole relazione per stabilire la situazione nella quale ci troviamo e il diritto di priorità delle diverse esigenze, per essere giusti ed equi.

Fra le autostrade vorrei raccomandare, come raccomando, perché assolutamente necessario, un collegamento meridionale tra l'Adriatico e il Tirreno, fra Bari e Napoli.

E ciò anche con priorità sulla ventilata Bari-Roma, proprio nell'interesse della capitale pugliese, ed anche se colà vi fosse gente che non se ne rendesse conto, per particolare miopia. Questa autostrada allaccerebbe le due metropoli meridionali con il loro *hinterland*; darebbe sviluppo al porto di Napoli e a quello di Bari, avrebbe immensa importanza strategica in particolari situazioni militari, che potrebbero verificarsi.

Dalla strada passiamo alle ferrovie secondarie. Ed incomincio invocando che sia operante la legge sull'ammodernamento. Anch'io, come il relatore, insisto per la costituzione di un ufficio tecnico speciale alle dipendenze della direzione generale della motorizzazione, per curare, spronare e dirigere l'ammodernamento delle ferrovie secondarie e tramvie.

E dopo tale premessa guardiamo quello che si verifica nella provincia di Napoli in questo settore. Io sono del parere che i capi sezione della motorizzazione col loro direttore generale, durante il mese di novembre, una volta alla settimana, dovrebbero effettuare un viaggio sulle tranvie provinciali e sulla « Cumana » di Napoli per constatare come si svolge quel servizio.

C'è poi la vergognosa faccenda della Circumflegrea. I lavori procedono con una lentezza esasperante. Ma dico di più: questa società, che ha un consiglio di amministrazione nominato da enti pubblici, che ha avuto la sovvenzione soltanto per il primo gruppo di opere, dopo oltre tre anni, non ha fatto la richiesta per il secondo gruppo di opere e per il materiale mobile. Non solo: ma, fino a poco tempo fa, la « Sepsa » trascurava una cosa molto semplice: l'elettrificazione della linea. Se l'onorevole ministro vi mandasse un assistente delle ferrovie, la progetterebbe in un mese. Qualcuno della « Sepsa » probabilmente ragiona così: è vero che c'è una promessa fatta ai napoletani; c'è una legge, c'è una logica, ci sono impegni solenni di governo, ma in nessun caso è stato detto a quale generazione di napoletani bisogna mantenere la promessa fatta. Quindi pensano che ci sarà sempre tempo qualche secolo per ultimare questi lavori e porre in esercizio la Circumflegrea, quando potrebbe essere superata dalle nuove esigenze dei tempi. Il servizio della « Cumana » si svolge con materiale fisso e mobile in condizioni di permanente pericolo e fidando solo nel patrocinio di san Gennaro, specialmente nei mesi estivi. Perché non si interviene energicamente?

Altra piaga; le tranvie provinciali. Tutti sanno che sulla tranvie provinciali di Napoli

non si può viaggiare. Se mandate qualcuno ad esaminare il materiale mobile, vi dirà facilmente che costituisce esso solo un perenne pericolo per coloro che viaggiano, a parte lo stato di manutenzione delle linee, la insufficienza e l'arretratezza dei segnali. La società non si rende diligente per migliorare la situazione. Queste tramvie trasportano quasi un centinaio di migliaia di lavoratori al giorno a Napoli e servono una popolazione di 200-250 mila abitanti, che gravita su detta metropoli. Questa popolazione sente il bisogno di altri mezzi di trasporto. E la stessa società è costretta a porre altri mezzi a disposizione per fronteggiare il servizio. Lo fa con autovetture di società subconcessionarie.

Sul piano dell'ammodernamento si parla di sostituire le linee radiali di queste tranvie con una ferrovia secondaria, che, svolgendosi a zig-zag, potrebbe sostituire due delle tre linee suddette. Ma le pare possibile che si debba parlare di ferrovie nel 1953, per coprire distanze di 10-12-15 chilometri? Le pare possibile che chi deve percorrere anche 15 chilometri debba farne uno per andare alla stazione ed un altro per raggiungere dalla stazione il centro di Napoli? I mezzi per le comunicazioni di questa zona, che è zona di espansione e di sfollamento della metropoli partenopea, devono collegare i diversi centri urbani al centro di Napoli! Le strade di Napoli sono del popolo napoletano e di tutti gli italiani, come le strade della provincia di Napoli non sono dei singoli comuni. E nessuno ha il diritto di frapporre ostacoli alla realizzazione del soddisfacimento di bisogni del genere. Potrebbero rivedersi di autorità le concessioni fatte e sgombrare il terreno da questo primo ostacolo ai tracciati razionali degli auspicabili nuovi impianti.

Il secondo, il più grave, è dato dall'immobilismo della società delle tranvie provinciali, costituita con capitale estero e sempre in attesa di liquidare largamente i danni di guerra, puntando sulle clausole del trattato di pace. Questa società continua a presentare bilanci con forti passività, a pompare milioni di sussidi integrativi dallo Stato, a non far nulla per l'ammodernamento dei propri impianti, a non voler cedere ad altri gruppi i propri diritti. Ma questi diritti furono concessi per un servizio di pubblica utilità. La pubblica utilità giustifica, a parer mio, ogni intervento. E, allora, il Governo intervenga. Studi la situazione e trovi la soluzione più acconcia e la imponga. Credo che ne abbia i mezzi attraverso le leggi in vigore. E se queste non bastassero, promuova altri

provvedimenti legislativi; ma ascolti la voce accorata di tanti poveri interessati, di popolazioni sacrificate al sordo e gretto egoismo di poche persone.

Ascolti questa voce, onorevole ministro, per non far perdere a queste popolazioni ogni fiducia nel Governo democratico, nel Parlamento e nella democrazia italiana.

E ora passiamo al personale degli autoservizi pubblici. Onorevole ministro, vi è una legge che estende l'equo trattamento al personale delle autolinee urbane. In un certo articolo di questa legge è detto che sono considerate autolinee urbane quelle che si sviluppano anche fra abitati che costituiscono un'unica unità economica o che allaccino i centri urbani ai porti oppure alle stazioni. Ciò stante, non capisco per quale motivo i funzionari della vostra direzione generale della motorizzazione, esaminando, a questi fini, la situazione dell'isola d'Ischia, negano che questa possa considerarsi entità economica unica. E negano pure che gli allacciamenti di Porto d'Ischia agli altri comuni possano costituire, sempre ai fini di cui ci si occupa, allacciamenti ai porti. Non capisco questo atteggiamento, quando si sa che se è vero che alcuni piroscafi attraccano a Casamicciola e a Forio, qualcuno anche a Lacco Ameno, è pur vero che nella maggior parte approdano solo a Porto d'Ischia e di qui, testa di tutte le linee, si prosegue per gli altri comuni, compresi quelli interni, come Barano, Serrara Fontana. Chiedo su questo argomento l'adozione di un indirizzo meno sfavorevole ai lavoratori ed anche più umano. Chiedo un intervento dell'onorevole ministro per meglio interpretare la legge.

Per concludere sulla parte che interessa la direzione generale della motorizzazione civile, vorrei chiedere all'onorevole ministro una cosa sulla quale il popolo napoletano vorrebbe assicurazioni. Quando nei primi mesi di quest'anno ci occupammo del problema delle tranvie provinciali, il ministro Malvestiti, in una riunione pubblica, tenuta alla camera di commercio di Napoli, annunciò che erano disponibili due miliardi per l'ammodernamento di queste tranvie. Ora vorremmo essere sicuri che questi due miliardi non fossero stati e non saranno stornati per altre necessità e che si farà quanto è stato richiesto. Sostanzialmente, si gradirebbe avere assicurazioni che questa quota parte di danaro rimane disponibile per la sua destinazione primitiva.

E ora qualche considerazione sulle ferrovie dello Stato. Le ferrovie dello Stato rappre-

sentano innegabilmente un miracolo per la loro rapida ricostruzione, dovuta alle sollecitudini del Governo, alla valente e volenterosa collaborazione del personale e ad altri fattori. Sono convinto che, prima di tutto, il ministro dei trasporti vorrebbe trattar bene i ferrovieri per avere degli ottimi lavoratori. E vorrebbe soddisfare le richieste in atto.

Alle richieste dei lavoratori si oppongono questioni di bilancio. Ma i ferrovieri sono preoccupati quanto lei, signor ministro, dei problemi che interessano il bilancio della loro azienda. E sono convinti che qualche cosa si potrebbe fare per migliorarlo gradualmente sino a portarlo verso il pareggio.

È chiaro che per diminuire il disavanzo si dovrebbero aumentare le entrate e diminuire le spese. L'aumento delle entrate è piuttosto problematico, soprattutto per ragioni sociali e di concorrenza, che sconsigliano di fare grandi ritocchi alle tariffe. Comunque, qualche aumento potrebbe disporsi in una direzione che non provochi distorsione del traffico a vantaggio degli automezzi. Mi sembra però che il problema della concorrenza vada tenuto presente anche ai fini del coordinamento dianzi invocato. Non è necessario che lo Stato o, comunque, la comunità nazionale, debba pagare il passivo delle ferrovie e di altri mezzi di trasporto esercitati in concorrenza con le prime. Bisogna rivedere le concessioni di autolinee e, per le ferrovie dello Stato, sistemare gli orari e le tariffe vicinali, in tutti i casi in cui, con questi mezzi, è possibile ridurre e sopprimere la concorrenza, specialmente per le piccole e le medie distanze.

Questi mezzi non possono rappresentare un rimedio idoneo a risanare il bilancio; ma possono migliorarlo e più di tutto possono indicare un metodo che, applicato in tutti i settori ferroviari con la stessa lesina, darebbe buoni frutti. Comunque, un sensibile aumento delle entrate potrebbe aversi solo con un incremento del traffico. E, per avere questo incremento, occorrono allettamenti per gli utenti con un servizio sempre più rispondente alle attuali esigenze.

Nelle entrate dovrebbero calcolarsi i servizi che le ferrovie rendono alle altre amministrazioni dello Stato e alle comunità nazionali, come il corrispettivo di oneri per la gestione di linee passive che l'egregio relatore ha chiamato linee sociali; cioè linee che si devono tenere in servizio per esigenze sociali; linee che l'industria privata potrebbe esercitare solo con larghe sovvenzioni. Questi accorgimenti

tecnici ed amministrativi, da soli, ridurrebbero enormemente l'attuale *deficit*.

C'è poi da agire per diminuire le spese. Ed in proposito l'onorevole Angelini ha parlato, fra l'altro, delle scorte e dei relativi gravi oneri derivanti dai criteri amministrativi e tecnici che presiedono a tale gestione. Occorre difendere l'economia di una amministrazione dello Stato. E per far ciò bisogna sapere quanto materiale si trova nei magazzini, e quanto dello stesso può essere utilizzato e quanto convenga vendere. Ma non basta. Bisogna andare all'origine e stabilire, prima di tutto, se certi acquisti erano effettivamente necessari in determinate quantità, in determinati momenti. Stiamo attenti che non si verifichino delle « catene » tra uffici tecnici ed amministrativi per agevolare o predeterminare particolari situazioni. Bisogna incominciare a stabilire con la massima precisione con quali e quanti materiali dev'essere costituita la scorta, e dev'essere pure evitata la talvolta frequente variazione di disegno di determinate « voci ».

Abbiamo potuto vedere che in pochissimi anni ben tre volte è stato cambiato un determinato tipo di materiale, con enorme dispendio di mezzi e con perdita di tempo. Un altro criterio che dovrebbe essere sviluppato è quello di acquistare presso le ditte, direttamente costruttrici, tutti i materiali elementari che servono per i vari servizi. Unificare, sempre più, i materiali di ricambio, come è stato fatto per gli apparati centrali elettrici, con risultati veramente lodevoli.

Non posso invece essere d'accordo con la proposta dell'onorevole Angelini di passare determinati lavori attualmente fatti in economia alle industrie private. Sono esattamente del parere contrario. Questo criterio come quello dei sub-appalti potrebbe dar luogo anche a tentazioni di scorrettezze. Inoltre, l'amministrazione statale non deve prestarsi, attraverso queste forniture, a far sfruttare i lavoratori. Lo Stato non può e non deve farlo. Perché, invece di forniture esterne e sub-appalti nelle officine, non si esaminano ulteriori possibilità di eseguire in economia diretta altri lavori, magari con cottimi speciali e lavoro effettivamente straordinario? Abbiamo maestranze tanto brave che possono compiere i lavori piccoli, che si appaltano, in modo perfetto e assai meglio delle ditte private. Abbiamo operai che sono pronti a lavorare anche fuori dell'orario normale pur di guadagnare qualche cosa in più. E sono i migliori. Risolveremmo anche il problema di far vivere meno penosamente questa gente che è parti-

colarmente idonea specialmente a lavori che richiedono sufficiente od alta specializzazione. Ciò vale anche per molti lavori di manutenzione e per non rilevanti opere in conto patrimoniale, specialmente nei casi in cui occorrono delicati montaggi, come negli impianti elettromeccanici in genere. I montaggi fatti dagli stessi incaricati della manutenzione, con compensi di molto inferiori alle spese attuali, darebbero anche maggiore garanzia per la regolarità dell'esercizio.

Tutti i ferrovieri sono poi d'accordo che vi sono altre voci sulle quali si potrebbero realizzare sensibilissime economie; basterebbe che qualcuno andasse a guardare gli ordinativi e le lettere commerciali che si fanno, che qualcuno andasse in fondo per vedere un po' come vengono gestiti molti lavori. Da questa indagine verrebbe fuori certamente qualcosa di non trascurabile. Nella gestione delle scorte e dei lavori si torni ai sani criteri di altri tempi.

Concludo, raccomandando al ministro il personale. Forse è una raccomandazione inutile, perché l'onorevole Mattarella in questo campo ha portato una schiarita; anzi al Senato ha detto di sperare che alla schiarita segua il sole nei rapporti fra l'amministrazione ed il personale. Tuttavia, onorevole ministro, non posso fare a meno di far presente che il personale ferroviario va curato ed aiutato. E se si pensa di esaminare o di rimuovere qualche deficienza, si cominci dallo alto, da chi deve avere maggior senso di responsabilità e dare il buon esempio. I ferrovieri hanno veramente una lunga tradizione di laboriosità e di onestà superiore a quella di altre categorie; possono e debbono ritrovarsi in questo spirito per collaborare con lei, onorevole ministro, al migliore andamento dell'amministrazione, che è una delle più importanti branche dello Stato.

Ma perché questo si realizzi è necessario che scompaia una certa mentalità in determinati ambienti; è necessario che questi lavoratori siano considerati un po' per quello che sono e per quello che valgono; è necessario che si finisca con le promozioni fatte in un determinato modo. Onorevole ministro, con un po' di buona volontà e soprattutto con un po' di cuore e di discernimento da parte dei tecnici, non dico in un anno o due, perché troppi sono gli oneri che l'amministrazione ferroviaria deve sopportare, ma nel giro di alcuni anni potremmo arrivare, se non al pareggio economico, almeno al pareggio economico-sociale dell'azienda ferroviaria.

Ella, onorevole Mattarella, abbia il merito di poter dire al paese: se altri, prima di me, hanno ricostruito; se, sotto la guida di altri, i ferrovieri italiani hanno realizzato il miracolo di ricostruire le ferrovie dalle macerie, sotto la mia guida i ferrovieri italiani assicureranno un servizio che sarà di esempio alle altre amministrazioni ferroviarie del mondo, e realizzeranno la tranquillità economica per collaborare con me nell'interesse dell'amministrazione e del paese. (*Applausi al centro*).

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

« La Camera,

considerato che la vita dei pescatori ed in particolare di quelli della piccola pesca, è la più misera;

ritenuto che la scarsa pescosità delle acque territoriali e le disposizioni dei comandi militari rendono sempre più difficile l'esistenza di questi lavoratori sprovvisti di tutte le forme previdenziali e assistenziali,

invita il Governo

1°) a prendere tutti quegli accorgimenti di legge necessari affinché siano estesi ai lavoratori della pesca e della piccola pesca tutte le forme previdenziali ed assistenziali;

2°) a prendere accordi con i governi degli Stati vicini, ed, in ispecial modo, della Repubblica popolare albanese, per la pesca nelle acque territoriali di tali paesi;

3°) a stanziare la somma di lire 300 milioni per il credito peschereccio, onde permettere alle cooperative ed ai padroni di barche della piccola pesca di rinnovare e potenziare le loro attrezzature ».

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

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche quest'anno prendo la parola sul bilancio della marina mercantile non per constatare che esso è sempre la cenerentola di tutti i bilanci presentati dal Governo al Parlamento, né tanto meno per constatare l'inutilità dello *slogan*, spesso ripetuto dai membri del Governo, in occasione del varo di qualche unità (l'avvenire d'Italia è sui mari), ma per rilevare che un bilancio così striminzito come quello in esame può dirsi appena capace di contenere le spese strettamente necessarie per far funzionare il competente dicastero ed i suoi modesti organi periferici.

L'onorevole relatore si è ben affannato per stilare una lunga relazione che può rendere

onore al suo estensore, ma che non ha alcuna possibilità di convincere. Ella sa, onorevole Mazza, perché vive in una cittadina marinara, che da anni migliaia di lavoratori dei cantieri navali attendono che il problema del loro pane sia risolto, mentre sul loro capo pende sempre minacciosa la spada di Damocle del licenziamento per la mancanza di commesse, mentre sarebbe necessaria un'ardita e coraggiosa politica marinara di nuove costruzioni e di rinnovamento delle vecchie carrette che mettono in pericolo la vita dei viaggiatori e degli stessi equipaggi. Si obblighino, con disposizioni di legge, le società sovvenzionate ed i cosiddetti liberi armatori a rinnovare il loro naviglio nei cantieri nazionali: in tal modo il lavoro per i lavoratori dei cantieri navali non mancherà certamente; anzi esso sarà abbondante, assicurando così alle numerose maestranze dei vari cantieri navali d'Italia un po' più di tranquillità, anche se ciò dovrà costare qualche sacrificio agli armatori.

Vi è poi la grande massa dei pescatori che potremmo chiamare, fra tutte le categorie, quella dei grandi sacrificati. Tra questi sono particolarmente sacrificate le categorie dei lavoratori della media e piccola pesca, che attendono da lei, onorevole ministro, opera di giustizia e di equità. Essi non hanno più acque territoriali dove poter pescare, specialmente nel versante adriatico.

A tutto questo si aggiungono le limitazioni di varia natura che inibiscono la pesca nei porti, come ad esempio a Brindisi, dove la pesca è proibita nel porto medio per l'arrivo dei piroscafi P. A. M., che si avvicinano continuamente; nel porto esterno; a Punta Contessa per le esercitazioni di tiro, a Torre Cavallo perché zona di batteria costiera e polveriera; a Punta Isola perché sede di batteria costiera, a Sant'Andrea per gli stessi motivi.

Negli altri settori del porto esterno la pesca è proibita saltuariamente per le varie frequenti esercitazioni militari. Anche nel porto interno il divieto è permanente e completo in tutta la zona di ponente e la pesca è permessa solo in due punti, nelle ore diurne, nella zona di levante. I continui tiri e lanci di bombe nel mare hanno inoltre diradato il pesce di stanza distruggendone forse anche le uova ed i piccoli nati nel periodo di proliferazione.

Coloro che hanno una attrezzatura adeguata si avventurano a prendere il largo e se ne vanno sovente nel Mediterraneo orientale ove, a causa della lontananza, sono co-

stretti a sostare quasi sempre in quei paesi, e spesso ne prendono anche la nazionalità. Ma per molti di loro, privi di questa attrezzatura viene così a mancare la naturale zona di lavoro. Perciò essi sono così condannati alla fame.

Orbene, onorevole ministro, mi permetto di segnalare alla sua attenzione questa preoccupante situazione dei lavoratori della media e piccola pesca di Brindisi, affinché ne voglia tener conto per alleviare la loro sorte con qualche sussidio mensile, che sia corrisposto in maniera permanente.

I lavoratori della pesca dell'Adriatico sono sovente costretti a rischiare beni e vita per raggiungere le acque territoriali di altri paesi. Gli incidenti causati da questa situazione sono all'ordine del giorno.

Onorevole ministro, perché non si pensa a stipulare un accordo per la pesca non soltanto con la Jugoslavia, con la Francia, con la Tunisia, ecc., ma anche con la repubblica albanese? Un tale accordo con l'Albania andrebbe incontro ad un vivo desiderio delle masse dei pescatori, specialmente della regione pugliese, data la grande pescosità delle acque di quel paese.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Pella, sollecitato dall'onorevole Togliatti, nell'ultima discussione del bilancio degli esteri, ebbe a rispondere con queste parole: « Per quanto concerne in particolare l'Albania è bene ripetere che, a prescindere dalle forme di governo che possono comunque colà essere in atto, l'Italia continua a considerare nell'interesse suo proprio e dell'occidente, il mantenimento dell'indipendenza e dell'integrità di quel paese ».

Onorevole ministro, se sono queste le predisposizioni del capo del Governo ed a queste parole si deve dare il loro concreto significato, quali difficoltà vi sono per rendersi promotore di un accordo per la pesca nelle acque territoriali della repubblica albanese?

Siamo sicuri che facile sarebbe l'accordo con il governo di quel popolo, il quale, pure avendo tanto sofferto per colpa del regime fascista, non nutre verso l'Italia e gli italiani sentimenti che non siano di rispetto e di amicizia.

Mi auguro perciò che il Governo italiano, rendendosi interprete della necessità di migliorare i vincoli di amicizia e di buon vicinato con i popoli vicini e, nello stesso tempo, per migliorare le condizioni di lavoro di migliaia di lavoratori della pesca, cercherà di realizzare un simile accordo.

Onorevoli colleghi, fra i numerosi problemi che interessano i lavoratori della pesca, quello della previdenza è uno dei più importanti e profondamente sentito, e ha aspetti diversi a seconda delle varie categorie.

Noi sappiamo che, grazie alla loro lotta, quasi tutte le categorie dei lavoratori della terra sono riuscite ad ottenere l'assistenza ospedaliera ai familiari per un periodo di 30 giorni (cioè ciascun familiare ha diritto ad un periodo massimo di spedalizzazione di giorni 30 in un anno).

I familiari dei pescatori non hanno questo diritto neppure per un giorno, eccezion fatta per alcuni casi di accertamenti diagnostici nei quali il ricovero in istituti è assolutamente indispensabile. Per le cure mediche e chirurgiche nulla. Per quanto riguarda le marinerie dell'Adriatico, il contratto assistenziale prevede solo, nei casi non operabili ambulatoriamente, il ricovero ospedaliero del familiare, e l'onere garantito dalle casse si limita esclusivamente al 75 per cento dell'onorario per il chirurgo, sulla base della tariffa minima nazionale. Nessun rimborso è fatto dalle casse per le spese di degenza. Questa differenziazione non è per nulla giustificata, per cui è necessario provvedere, con urgenza, a riconoscere il diritto al ricovero ospedaliero ed ai normali rimborsi anche per i familiari dei pescatori.

Altro problema, che ritengo giusto e necessario venga affrontato con uno spirito nuovo da questa Assemblea, riguarda la posizione di tutti quei pescatori che furono, o sono tuttora, militarizzati per il dragaggio delle mine. La situazione di questi lavoratori, che si sono dedicati, e si dedicano, a fatiche e rischi di ogni genere, non è stata ancora in alcuna maniera definita. I periodi di navigazione effettuati dal novembre 1945, per tale servizio, non sono ancora ritenuti validi per la liquidazione delle pensioni. Per cui si arriva all'assurdo che la domanda fatta da questi lavoratori arresta tutta la pratica di pensione.

Si dice che la questione è ancora allo studio da parte dei ministeri interessati e, mentre si studia o si esamina il problema, questi lavoratori vivono in condizioni disagiatissime e molti fra di loro compiono l'ultimo viaggio senza possibilità di ritorno, sempre in attesa della pensione.

È tempo, quindi, che siano prese quelle misure necessarie affinché a queste domande di pensione di vecchiaia e di invalidità di questi lavoratori, già sospese, sia dato subito corso e sia riconosciuto il loro diritto alle prestazioni.

Un altro problema che travaglia la vita di quei pescatori riuniti in cooperative o compa-

gnie sindacali, è quello dell'assistenza contro la malattia. Per poter beneficiare delle assicurazioni sociali e della cassa assegni familiari, essi sono costretti ad assoggettarsi al pagamento di contributi assolutamente sproporzionati ed insostenibili, dati i disagi nei quali la categoria si trova. La Commissione ministeriale, si dice, sta studiando, esaminando, ma ancora nulla di concreto si è fatto fino ad oggi a riguardo. È necessario, perciò, che i Ministeri competenti affrontino e risolvano con decisione e con comprensione umana e cristiana, in collaborazione con le organizzazioni sindacali, questo problema. Esso deve essere esaminato anche per i lavoratori della piccola pesca riuniti in cooperative ed in compagnie sindacali, i quali attualmente o non godono di alcuna tutela contro la malattia oppure hanno realizzato una parziale ed onerosa protezione, sulla base di una forma facoltativa la quale, mentre da una parte non garantisce tutte le prestazioni volute dalla legge, dall'altra impone alle cooperative ed alle compagnie sindacali e, quindi, ai lavoratori, il pagamento di un contributo mensile elevato, specie in rapporto al reddito tanto basso di questa categoria.

È necessario che, in base alle disposizioni di legge (1° gennaio 1943, n. 138 e decreto legge 19 aprile 1944, n. 213) ed alle norme del contratto collettivo nazionale, i lavoratori della piccola pesca abbiano il diritto di essere obbligatoriamente iscritti all'«Inam».

In questo senso si è espresso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale in alcune sue circolari e disposizioni, nelle quali fa obbligo ai pescatori riuniti in organismi economici di essere assicurati per la invalidità, vecchiaia, superstiti e tubercolosi, nonché alla cassa unica assegni familiari. È necessario quindi che l'Istituto nazionale assicurazione malattie sia costretto a prendere un provvedimento il quale renda, per i lavoratori in parola, l'assicurazione obbligatoria con le norme e le modalità stabilite dalla legge in vigore per l'industria.

Voglio concludere richiamando l'attenzione dell'onorevole ministro sul fatto che, nel bilancio in discussione, non è stata stanziata alcuna somma per il credito peschereccio. Or sono due anni, intervenni su questo problema ed il ministro Cappa ottenne dal suo collega del tesoro 150 milioni, che sono stati distribuiti alle cooperative ed a singoli pescatori da una commissione ministeriale presieduta, se non erro, da lei, onorevole Tambroni. Questa somma contribuì, per quanto in misura minima, a rinnovare e potenziare le attrezzature pescherecce.

L'anno scorso al relativo capitolo troviamo la scritta «per memoria»... come se si trattasse di un defunto. Quest'anno, invece, il capitolo è in bianco. Forse il tempo e la pioggia hanno fatto scomparire anche quella epigrafe funeraria, mentre si aumentano di miliardi le sovvenzioni alle società capitalistiche di navigazione.

Onorevole ministro, la media e la piccola pesca hanno bisogno di essere aiutate, con una serie di accorgimenti e provvedimenti legislativi, con la concessione di mutui o crediti indirizzati al rinnovamento ed al potenziamento delle attrezzature. I pescatori sono incapaci di provvedervi con i propri mezzi, né il Governo può ignorare un così importante settore della vita italiana. È necessario che il credito peschereccio sia veramente un credito per i pescatori. L'unica garanzia necessaria per ottenerlo deve essere costituita dall'onestà, dalla capacità e dal lavoro. Altrimenti il credito peschereccio si ridurrà ad un puro e semplice credito bancario, destinato solo a coloro che sono in possesso di forti mezzi di produzione.

Io le chiedo, onorevole ministro, 300 milioni da destinare a tale scopo. È una cifra modesta che potrà avviare a soluzione almeno i più urgenti ed inderogabili bisogni delle categorie dei pescatori.

Onorevole ministro Tambroni, anch'ella vive in una città marinara e peschereccia; conosce quindi, io penso, i sacrifici, le sofferenze e le ingiustizie di cui soffrono questi lavoratori. Orbene, vada loro incontro, prendendo tutti quei provvedimenti legislativi che possano consentire migliori condizioni di vita a questi umili lavoratori, ed essi gliene saranno grati. (*Applausi a sinistra*).

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, quest'anno dobbiamo discutere vari bilanci a tamburo battente, ed oggi è il turno di quelli di competenza dell'VIII Commissione che dobbiamo esaurire in due giorni e mezzo.

È vero che molti uomini politici considerano questi ministeri come secondari, ma a torto perché essi hanno una grande importanza nella vita economica e sociale della nazione.

Per mio conto, esaminerò il bilancio di quel ministero che ingiustamente è considerato la «cenerentola» dei ministeri, cioè quello delle poste e telecomunicazioni.

Il nostro relatore, onorevole Raffaele Jervolino, bene ha fatto a mettere in rilievo le

cause storiche della scarsa considerazione del Ministero in questione. La disistima è iniziata nell'aprile 1924 a causa della cattiva azione perpetrata dal fascismo con la soppressione del Ministero stesso e la sua trasformazione in appendice di quello delle comunicazioni. Fatto che, oltre alla disistima, fermò lo sviluppo normale dei vari servizi, determinando un conservatorismo, invecchiando gli impianti, non curando l'allargamento geografico, trascurando gli edifici secondari, cedendo, nel luglio 1925, a cinque società private buona parte dei servizi telefonici.

Con la caduta del fascismo è iniziata anche la ripresa e lo sviluppo dei servizi dipendenti dal ricostituito Ministero, e dobbiamo riconoscere che si sono fatti molti passi innanzi, come bene ha rilevato il nostro relatore. In modo particolare la nostra attenzione deve portarsi, per quanto riguarda le cifre, al fatto meraviglioso che, pur aumentando notevolmente le spese, dall'esercizio finanziario 1951-52 il disavanzo è totalmente scomparso ed anzi il bilancio si chiude con notevole avanzo.

È detto avanzo — dice il nostro relatore — sarebbe ancora maggiore se l'amministrazione potesse godere del principio di reversibilità delle spese che l'amministrazione sostiene per conto di altri ministeri.

Questo bilancio sembra un fiore, ma, come le rose, esso ha pure le sue spine!

Lo sviluppo e il miglioramento dei servizi, il trattamento, le previdenze, la considerazione del personale sono stati frenati e talvolta deviati ad opera della generale involuzione democratica iniziata con il 18 aprile 1948.

La ripresa democratica avutasi nel ricostituito Ministero che gettò le basi dello sviluppo, della trasformazione e democratizzazione si arenò nel 1948.

Lentamente il tono e gli indirizzi del Ministero stesso presero, nei suoi aspetti politici, una tendenza antidemocratica e burocratica.

Si dimenticò presto lo spirito e la lettera della Costituzione repubblicana, non sempre si tennero in considerazione i voti e le direttive precise segnate dal Parlamento, dimenticando di consultarlo in operazioni importanti come quella della nuova concessione ventennale alla R. A. I., svuotando il compito delle commissioni permanenti, a tal punto da portarlo sull'orlo di un inutile formalismo.

Si iniziò: il sabotaggio contro l'organizzazione sindacale, la poca considerazione del benemerito personale, la atrofizzazione della utilissima commissione paritetica e dei sot-

tocomitati. Si rafforzò lo spirito burocratico, non si snellirono i servizi, per renderli più utili al pubblico, ma anche più redditizi; non si attuò una gestione con carattere meno burocratico, ma più economica, tenendo presente il suo carattere commerciale, industriale e bancario.

Ed è bene rilevare anche come, ad un certo momento, si ebbe l'impressione che le alte sfere direttive di carriera — direttore generale e capi servizi — contassero meno del segretario particolare del ministro Spataro. E a tal proposito vale la pena ricordare l'inflazione dei segretari particolari, che arrivarono ad oltre 60.

Quale spesa per lo Stato!

E quali erano il loro compito o le loro mansioni?

Non saprei di preciso quale rendimento economico potessero procurare. Ma è certo che nell'amministrazione si sapeva che, per essere assunti in qualità di fattorini, per esempio, bisognava passare dalla numerosa compagnia dei segretari. Era la strada del favoritismo, possibile attraverso raccomandazioni di parte politica o di parrocchia.

E bene ha fatto l'onorevole Merlin, ritornando al Ministero stesso, a moralizzare l'ambiente, riducendo di due terzi i segretari stessi e dando nuove disposizioni per l'assunzione del personale.

Non si tenne più in conto l'importanza d'una effettiva collaborazione del personale, del valore morale, della capacità e della grande abnegazione dei postelegrafonici italiani. Le porte di chiusero ai rappresentanti dei dipendenti, che dovevano bussare non una o due, ma un'infinità di volte, e quando la porta finalmente si apriva, le alte sfere ministeriali erano troppo spesso sorde alle richieste ed alle varie istanze dei lavoratori stessi.

Dissi poco fa della voluta atrofizzazione della commissione paritetica e dei sottocomitati. Ebbene, questo fatto e la sordità verso le organizzazioni sindacali hanno provocato esasperazione e impedito la risoluzione di una infinità di situazioni anormali.

I postelegrafonici sono veramente pazienti!

Come per molti italiani, anche in loro vi è uno spirito di attesa e di speranza che non può essere deluso, e le loro condizioni e le loro numerose rivendicazioni sono tali perché anche la categoria è considerata cenerentola come il Ministero nel suo complesso.

Ella conosce queste rivendicazioni, signor ministro, specie attraverso il memoriale rias-

suntivo presentato dalla benemerita federazione italiana postelegrafonici, e in parte anche attraverso la relazione dell'onorevole Jervolino.

Dette rivendicazioni sono numerosissime, ma logiche, e non sono provocate da esosità o da volontà di intralciare l'opera del Ministero e il risveglio dei servizi appartenenti all'amministrazione, ma sono mosse invece dalla ferma volontà di collaborare maggiormente e meglio allo sviluppo e al miglioramento dei servizi, alla democratizzazione e allo snellimento burocratico, alla normalizzazione e alla tranquillità economica e giuridica delle varie categorie dei dipendenti.

Onorevoli colleghi, talune categorie si trovano in condizioni veramente pietose e illogiche anche giuridicamente, a tutto danno loro e onta per il Ministero.

Per esempio, quelle dei coadiutori e degli apprendisti.

A nulla sono valse le suggestioni, i consigli, le osservazioni della massima organizzazione sindacale sullo schema preliminare di riforma della ricevitoria, fatte attraverso la stampa prima che il decreto presidenziale n. 656 del 6 giugno 1952 fosse emanato.

Detto decreto è stato oggetto anche di studio da parte della nostra Commissione in questa tornata, che all'unanimità è stata d'accordo nel richiedere alcune modifiche.

L'articolo 48, che tratta dell'apprendistato, dice che gli apprendisti « non hanno diritto ad alcun emolumento ». E questo naturalmente è in contrasto, come il nostro relatore giustamente afferma, col « dovere di ogni datore di lavoro di remunerare il prestatore d'opera dell'attività che quest'ultimo svolge: e ciò non solo per assicurare a chi lavora l'indispensabile alla vita, ma per supreme ragioni di giustizia sociale ».

È bene che si provveda subito ad eliminare questa stortura giuridica ed ingiustizia sociale che colpisce dei giovani volenterosi, degni della nostra considerazione e del nostro rispetto.

Alla proposta unanime della Commissione di sopprimere dall'articolo in questione la infelice frase « gli apprendisti non hanno diritto ad alcun emolumento », faccio seguito con una mia proposta personale: quella cioè di modificare il minimo dell'età richiesta per l'ammissione all'apprendistato, riducendo dai 18 ai 16 anni.

E, per quanto riguarda tutta la gioventù postelegrafonica, mi riservo di presentare quanto prima delle proposte atte a migliorarne le condizioni morali, culturali, tecniche ed

economiche, non solo nell'interesse della gioventù stessa, ma anche per il bene dell'amministrazione, che trarrà vantaggio se ai suoi giovani dipendenti saranno assicurate considerazione e possibilità di brillante ed onorata carriera.

Altra situazione assurda e immorale è quella in cui si trovano i coadiutori.

L'articolo 54 — sempre dello stesso decreto presidenziale n. 656 — dice: « Il coadiutore non ha diritto ad alcun emolumento da parte dell'amministrazione. Il medesimo non è iscritto alle assicurazioni obbligatorie per legge anche quando assuma la temporanea reggenza dell'agenzia ai sensi dell'articolo 7 ».

Onorevoli colleghi, mi sembra vergognoso in uno Stato civile e democratico che vi siano dei lavoratori dipendenti, anche se in forma indiretta, da una amministrazione statale che non godano dei normali e giusti, per quanto magri, vantaggi dell'assicurazione obbligatoria.

Ed in più: essi (i coadiutori) non hanno diritto ad alcun emolumento da parte dell'amministrazione, dato che l'articolo 28 dice al riguardo che « al titolare dell'agenzia è dovuto un contributo nella spesa per il coadiutore in misura corrispondente al compenso giornaliero da una a quattro ore di lavoro straordinario secondo la diversa importanza dell'agenzia nel modo che sarà determinato dal regolamento ».

E più oltre lo stesso articolo 28 ci dice che « nessun contributo per il coadiutore è dovuto ai titolari di agenzia con orario al pubblico non superiore alle cinque ore ».

Questo trattamento inumano ed antidemocratico è riservato a ben circa seimila persone!

Vi sembra esagerata la richiesta della categoria che domanda il riconoscimento del diritto di dipendenza dall'amministrazione in modo da assicurarsi un miglioramento economico adeguato al lavoro che svolge, nonché le forme assicurative e privilegi fissati per legge? Io trovo normale e giusta la loro richiesta ed invito il signor ministro a prenderla subito in considerazione, dando giustizia a dei lavoratori italiani.

Vi ho portato due esempi di rivendicazioni che spero anche voi troverete normali e giustificate, e per conto mio lo sono anche tutte le altre contenute nel memoriale presentato al signor ministro nel colloquio dell'8 settembre scorso dai dirigenti della federazione nazionale dei postelegrafonici aderenti alla C. G. I. L.

Dato che, parlando dei coadiutori e degli apprendisti, ho accennato alle necessarie modifiche per alcuni articoli del decreto presidenziale n. 656, colgo subito l'occasione per prospettare alcune altre immediate e logiche modifiche ad articoli che tendevano a regolarizzare la situazione di alcune categorie.

Il nostro relatore onorevole Jervolino, a nome della Commissione, ha attirato l'attenzione della Camera e del signor ministro sugli ex gerenti e sul diritto di successione.

Penso che tutti i settori della Camera siano d'accordo con la Commissione e con il relatore nell'invitare il Governo a modificare subito quanto possa nuocere agli interessati, dei quali sono logiche e giustificate le rivendicazioni presentate.

La Commissione propone di portare a tre anni il termine di un anno stabilito dall'articolo 101 dello stesso decreto n. 656 per quanto riguarda il diritto di successione.

Oltre l'interessamento della Commissione, vi sono state in merito delle interrogazioni da parte dei colleghi ed una lettera del segretario generale della Confederazione generale del lavoro per lo stesso scopo e nello stesso senso.

Penso che sia urgente l'intervento favorevole del signor ministro per porre termine ad una situazione dolorosa, intervento favorevole sia per il diritto di successione che per il miglioramento delle condizioni in cui si trovano gli ex gerenti i quali, dopo essersi consumati nei loro uffici per decenni, sono ora in balia della sorte, con condizioni di vita miserevoli, sfiduciati verso lo Stato, delusi nelle loro speranze.

Onorevole ministro, diamo la speranza nell'avvenire ai giovani e la giustizia agli anziani, ai quali è umano assicurare una vecchiaia serena e felice!

Esaminate le precedenti quattro indicazioni conseguenti al decreto presidenziale n. 656, decreto che dovrà essere rielaborato senza indugio, passo a trattare, sia pure fuggacemente, delle altre rivendicazioni, delle quali farò uno schema riassuntivo.

Le rivendicazioni dei postelegrafonici sono di due tipi. Vi sono quelle generali che riguardano tutti gli statali, che logicamente mi accontento di ricordare e che dovranno essere discusse quanto prima in Parlamento, dato che tutti i dipendenti dello Stato aspettano con ansia non solo parole di conforto, ma anche fatti concreti nei loro riguardi.

Vi sono, poi, per i postelegrafonici una infinità di rivendicazioni particolari alla loro categoria.

Recentemente al Senato furono portate alcune rivendicazioni della massima importanza che anche noi dovremo discutere. Due senatori hanno parlato sul lavoro straordinario dimostrando come esso sia mal retribuito e mal regolato. Troppi straordinari: i dipendenti dell'amministrazione fanno oltre 16 milioni di ore straordinarie che, se eliminate, darebbero lavoro a 5 o 6 mila disoccupati.

L'onorevole ministro fece osservare, nella sua risposta, che il lavoro straordinario è richiesto da molti per arrotondare lo stipendio. Dubito che siano in molti a richiederlo. Ma se questo è vero, ciò comprova maggiormente le precarie condizioni economiche dei postelegrafonici che, più delle ore straordinarie, da tempo richiedono invano miglioramenti ai magri stipendi, che dovrebbero almeno corrispondere a un normale e umano tenore di vita.

Ho sotto mano la tabella dei compensi per i lavori straordinari. Ve ne sono alcuni veramente irrisori, e tutti sono modesti. Essi sono erroneamente calcolati sullo stipendio base e non su quello reale, con l'aggiunta di una quota minima per carovita.

Perché non accettare le eque richieste degli interessati?

E, con la revisione delle retribuzioni, è necessario anche il ripristino delle indennità serali dalle 20 alle 22 e il prolungamento delle indennità fino alle ore 8.

Vi faccio grazia dei confronti con le retribuzioni degli straordinari di altre categorie e dell'elenco di altre indennità accessorie.

Ricordo che tante categorie di postelegrafonici hanno posto determinate e particolari rivendicazioni.

Vi è il personale viaggiante, che compie senza sosta, in condizioni disagiate, un importante servizio. Personale che talvolta viaggia in vagoni merci trasformati per il servizio o, come nelle vetture O M 990, in sgabuzzini che a vederli mi hanno ricordato le celle dei vagoni per detenuti, dove molti di noi siamo stati rinchiusi.

Vi sono le lavoratrici madri che domandano solo l'applicazione della legge n. 860 del 26 agosto 1950. Non si può dire di no.

Vi sono le varie categorie di operai e gli autisti.

Vi è il personale telefonico A. S. S. T. che compie lo stesso lavoro, con lo stesso zelo e capacità di quello dipendente dalle società concessionarie, e che pur domandando pochi miglioramenti resta inascoltato.

Dei fattorini telegrafici è bene ricordare la precarietà per molti, e per tutti le paghe miserevoli. Vi è la necessità di adeguare l'indennità di bicicletta o istituire un'indennità speciale di trasporto o l'indennità di motorizzazione; vi è il bisogno, a favore di questi giovani, di rivedere ed emendare alcuni articoli della legge n. 732; è doveroso, da parte dell'amministrazione, riconoscere le malattie professionali e la tubercolosi, ed è necessaria l'adozione di provvedimenti assistenziali e previdenziali; occorre soddisfare il loro lodevole desiderio che siano istituite scuole professionali con diritto a tutti di parteciparvi.

È bene ricordare le richieste di indennità per coloro che maneggiano valori.

È nella volontà di tutti che sia definitivamente regolata, democraticamente e non burocraticamente, l'assunzione del personale.

Per ultimo, ricordo i procaccia e gli scortapioghi, ed in modo particolare i portalettere rurali e quelli di città.

I portalettere rurali, in bicicletta o a piedi, percorrono in una giornata chilometri e chilometri, sotto il solleone o il cattivo tempo, con paghe miserevoli e condizioni assistenziali e giuridiche non corrispondenti certamente al duro lavoro che compiono, alla missione nobile che svolgono, alle gioie o ai dolori che i messaggi da loro consegnati procurano a tanti cittadini. Questa categoria è avvilita, ed è giusto che la si prenda veramente in considerazione e si tratti come spetta a chi dà la sua opera e consuma la sua salute per un alto ed utile servizio sociale.

Ricordiamoci dei portalettere di città, dei quali noi tutti conosciamo il faticoso servizio, ma dei quali non sappiamo le difficoltà che incontrano per far sì che un minimo delle loro richieste sia accolto.

Pensiamo anche ai vari agenti, gerenti, impiegati di tutte le categorie e di tutti gli uffici, che, dopo aver faticato tutta la giornata, ritornando a casa trovano il disagio e le preoccupazioni anche a causa del loro stipendio che «vola» ben più velocemente delle nostre indennità parlamentari.

Questo elenco di rivendicazioni vi sembrerà una litania noiosa e le richieste vi sembreranno esagerate. La colpa non è dei postelegrafonici, che nulla chiedono più del logico e del giusto.

La colpa è dell'amministrazione che non ha mai effettivamente voluto eliminare radicalmente le cause che provocano le rivendicazioni stesse. Colpa anche di chi ha sabotato il regolare funzionamento della commissione paritetica e dei sottocomitati, che se avessero

lavorato avrebbero fatto sì che buona parte delle rivendicazioni attuali non esisterebbero più.

Il nostro augurio e la nostra speranza è che al Ministero ritorni la normalità democratica.

Esprimiamo anche l'augurio che le richieste dei postelegrafonici per il rinnovamento del parco rotabile postale siano accettate in pieno, per il bene della categoria e nostro. Vi sono vetture che da tempo dovevano essere fuori servizio e che ancora sono utilizzate. Vi sono vetture costruite nel 1910 che vengono agganciate a treni direttissimi e che rappresentano un pericolo permanente per l'intero convoglio, essendo inadatte alla velocità del treno. Signor ministro, provveda in tempo nell'interesse del servizio e delle vite umane!

E con le rivendicazioni di categoria è bene che il Ministero tenga presente la necessità di migliorare e potenziare il servizio lavori, in modo che questo provveda i locali necessari (non lussuosi ma dignitosi), che faccia scomparire certe topaie, che procuri in una parola ai dipendenti dei posti di lavoro all'altezza dei nostri tempi. Diamo atto dell'inizio di un programma di costruzione di alloggi per il personale telegrafico e telefonico e della speciale casa albergo, se non erro, di Milano. Sono in costruzione 4 mila vani, più 66 stanze dell'albergo. È un lavoro rispettabile, ma è ancora poco per le necessità del personale. Si studi un coraggioso piano di costruzioni e di finanziamento delle stesse. Il problema della casa si deve e si può risolvere nell'interesse della categoria, ma anche di quello nazionale, perché contribuirebbe a risolvere la crisi degli alloggi, e darebbe la possibilità ai postelegrafonici di accettare più facilmente i trasferimenti, ed anzi talvolta a richiederli, ed ai giovani di potersi accasare e realizzare i loro sogni d'amore.

Prima di terminare attiro l'attenzione sulla necessità e l'utilità di migliorare e snellire tutti i servizi. Non mi soffermo a lungo, nonostante che di molti si potrebbe parlare. Di due soli tratterò brevemente: il primo è il servizio di recapito delle lettere nelle città. Esso lascia a desiderare molto, non può accontentare il pubblico e contemporaneamente affatica sempre più il lavoro dei portalettere. La colpa è dell'amministrazione di questo servizio e di questo supersfruttamento.

Cito un esempio riguardante la città di Milano, grande centro commerciale e capitale morale d'Italia. A Milano 50 anni fa si effettuavano sei distribuzioni al giorno, ora solo tre: danno per il pubblico ma anche per

il personale. Nel passato ogni portalettere faceva due distribuzioni, ora ne fa invece tre.

L'altro servizio è quello del bancoposta del quale il relatore ha giustamente messo in evidenza il grande sviluppo come operazioni e come incasso. Mi permetto far rilevare all'onorevole Jervolino, che ha messo in rilievo solo certi vantaggi e progressi, che detto servizio non è curato. Ha bisogno di essere snellito e modernizzato per avere un più grande incremento, per servire meglio il pubblico, per rendere un migliore servizio sociale.

Dobbiamo tener presente che ormai vi sono uffici in tutti i comuni d'Italia e, speriamo fra poco in tutte le frazioni, e questi uffici possono essere le sole banche per molti piccoli centri rurali. Bisogna però che detto servizio sia liberato dalla pesantezza burocratica, modernizzato e snellito. Non va il servizio dei conti correnti, pesante è quello dei vaglia e dei risparmi. Si studi seriamente l'opportunità di una vera riforma in merito, fatta da competenti; la si realizzi, e si vedrà che anche le operazioni e gli introiti aumenteranno con ritmo vertiginoso e le poste si trasformeranno facilmente in una delle più grandi banche d'Italia ed i benefici economici serviranno all'amministrazione per migliorare i servizi e per aumentare i miserevoli stipendi dei suoi impiegati.

Anch'io, come il relatore, concludo auspicando l'attuazione della riforma strutturale delle due aziende, che deve essere preparata con la collaborazione di tutto indistintamente il personale, senza discriminazioni di categoria o di ideologia.

Si tengano nella dovuta considerazione le osservazioni sul decreto n. 656; si correggano gli errori, si considerino le rivendicazioni del personale, si aprano le porte della collaborazione, si inizi la distensione, si democratizzi il Ministero, si osservi la Costituzione. Così facendo, si renderà giustizia, si servirà il paese, si contribuirà al progresso, si potenzierà un ministero dal quale dipendono servizi che avranno un grande avvenire. (*Applausi a sinistra*).

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

ALPINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio del Ministero dei trasporti comprende, come suo nucleo essenziale, le voci di sovvenzioni — per costruzione, riattivazione, potenziamento ed esercizio — alle ferrovie, tranvie e filovie concesse all'industria privata; voci che conseguono — quali in aumento e quali in diminuzione o in esaurimento — a un complesso recente di leggi, tra

le quali preminente quella 2 agosto 1952, n. 1221. Quest'ultima è così recente, che vi si può ritornare per qualche giudizio.

Si è definito l'ammodernamento ferro-tranviario come un affare per le concessionarie; si è scritto che, invece di sperperare miliardi con sorpassate ricostruzioni ferro-tranviarie, di cui beneficiano le aziende assai più del pubblico, si dovesse pensare a collegamenti più sciolti ed adeguati per tante popolazioni, specie in montagna, ove l'auto-linea è fattore essenziale di difesa contro la decadenza economica e contro lo spopolamento. D'altronde, proprio l'enorme divario tra lo stanziamento per le ferrotranvie e quello simbolico per le autolinee riconosce che solo queste ultime hanno base economica.

Il Tesoro si sarà convinto a stanziare i miliardi per l'ammodernamento forse per risparmiare in avvenire il grosso stillicidio delle reintegrazioni dei disavanzi annuali, reintegrazioni che le ferrotranvie possono chiedere anche se il disavanzo dipende da incapacità o negligenze amministrative. Ma così facendo, senza tener conto dell'evolversi della situazione tecnica dei trasporti, si otterrà solo di ricreare a non lungo termine quello stillicidio, prolungandolo poi nel tempo.

Ma tant'è: la legge c'è e si deve applicare. Vi è solo da chiedere il massimo rigore nella istruzione delle pratiche: sulla reale convenienza — comparativa con altre soluzioni — delle proposte rinnovazioni o costruzioni di linee; sulla retta impostazione di bilancio — e sui reali sforzi per conseguire economie di gestione — nelle richieste di integrazioni di esercizio. Questo dico perché noi siamo sostenitori dell'iniziativa privata, ma quando essa fonda i suoi titoli su una superiore efficienza e, nel caso del servizio pubblico esercito in perdita, sul costo più basso.

Il settore più importante, nella competenza del Ministero, è quello rappresentato da un bilancio allegato, inerente alle ferrovie dello Stato. Questo bilancio si chiude con un disavanzo di circa 48 miliardi, contro circa 37 miliardi del preventivo precedente, i quali poi diventano 55 in consuntivo.

Va detto che si tratta del disavanzo di un bilancio finanziario (di entrate e spese) e non di un bilancio economico, quale si redigerebbe in una gestione industriale. In tale caso sarebbero da conteggiare gli interessi sui capitali investiti nel corso degli anni, a carico del Tesoro, nonché l'ammortamento regolare di impianti e materiali che non può ritenersi coperto dalle manutenzioni e rinnovazioni, aventi per fine il mantenimento

fisico in servizio dei vari beni e non la loro ricostituzione economica.

Questo dico senza fermarmi sul maggior disavanzo che risulterebbe, ma solo perché la base di qualsiasi giudizio, come pure di ogni riforma organizzativa e di indirizzo, è pur sempre una razionale ed esatta rappresentazione di bilancio. Su tale piano, sarebbe ovvio procedere anche al conteggio — a scarico di quel disavanzo e come reclamato più volte dai dirigenti delle ferrovie e dagli esperti — dei minori introiti dovuti a prezzi politici, esenzioni e riduzioni, imposti alla azienda in quanto subordinata al potere politico. Anche dopo questo accreditato il bilancio resterebbe fortemente passivo. Il problema di riequilibrarlo è racchiuso tra questi due termini: i costi manifestano una tendenza netta e continua ad aumentare, per l'impostazione dell'esercizio dell'azienda e soprattutto per ragioni sociali; gli introiti tendono invece a smorzare il loro incremento. Si accusa di quest'ultima circostanza il mancato aggiornamento delle tariffe, tuttora a circa 30 volte il livello 1938, cosicché gli introiti sono a 44 volte contro le 62 volte delle spese. Ma si dimentica che non tanto per volontà propria e spirito di socialità si rinuncia a un pari adeguamento delle tariffe, bensì piuttosto per il timore che gli aggravi eventuali abbiano ad accelerare il processo di passaggio del traffico alla strada.

La relazione ci offre dati abbastanza aggiornati sulla distribuzione del traffico tra le due vie: dal 1938 ad oggi le ferrovie sono passate da 11,7 a 21,9 miliardi di viaggiatori-chilometro (indice 1,85 volte) e da 11,5 a 12 miliardi di tonnellate-chilometro (1,03), mentre la strada è passata da 9 a 34,6 miliardi di viaggiatori-chilometro (3,85 volte) e da 4,5 a 18,2 miliardi di tonnellate-chilometro (4,05). Pare quindi di dover considerare con prudenza qualsiasi nuova manovra tariffaria, quando non specificamente limitata.

Poiché siamo in tema di raffronti con l'anteguerra, mi pare opportuno vedere anche il procedere del disavanzo delle ferrovie: i 213 milioni del 1938-39 sono pari a 11 miliardi attuali e quindi i disavanzi consuntivi di 57,4 miliardi del 1951-52 e di 55,2 del 1952-53 rappresentano uno sforzo quintuplo richiesto ai contribuenti, per mantenere un distacco già così forte del progresso del traffico su strada.

La soluzione peggiore sarebbe quella di forzare il duello strada-rotaia con difese artificiose della seconda. Intanto, di duello non si sarebbe mai dovuto parlare, perché uno dei

duellanti esercita una supremazia, una specie di controllo per più aspetti discrezionale, sull'altro. Si pensi alla situazione precaria dell'enorme maggioranza delle autolinee in concessione (si hanno appena 5.134 chilometri di servizi definitivi contro 222 mila di provvisori e le linee definitive sono meno dell'1,5 per cento del totale); ai controlli e interventi del concorrente ferroviario; alla pressione fiscale accollata agli autotrasporti. Ora però è chiaro che una politica autostradale, in questo senso, non può più essere ammessa.

Non mi pare una soluzione di vero rilievo quella degli accordi transattivi tra i due mezzi, come quello di recente stipulato tra ferrovie e autolinee. Esso comprende essenzialmente: a) l'impegno di mantenere la situazione attuale delle autolinee parallele con le ferrovie dello Stato e la rinuncia di queste a chiedere la revisione delle autolinee esistenti, di percorrenza non superiore ai 65 chilometri (80 a sud della Roma-Pescara); b) la facoltà delle ferrovie di sottoporre a revisione le autolinee parallele di lunghezza superiore, onde evitare «sovrapposizioni»; c) la rinuncia delle ferrovie ad esercitare autoservizi sostitutivi o integrativi (di linee ferroviarie) di nuova istituzione; d) l'adeguamento delle tariffe di autolinee e quelle della seconda e terza classe ferroviaria, e intese per eliminare prezzi e condizioni di concorrenza.

Accordo, quindi, fondato su rinunce reciproche e che, secondo **24 Ore**, avrebbe ripartito equamente delusioni e speranze. Dove è fallita tutta una legislazione — quella relativa all'istituto concessionale — si instaura un'intesa transattiva, il cui rispetto è affidato ai rapporti di forza delle due parti. Certo, di fronte alla precedente situazione delle autolinee, questo o un altro accordo rappresentano un progresso. Ma non è il caso di esaltare come una pace ciò che istituisce un semplice armistizio.

Si è seguito l'esempio della Francia e della Svizzera, ove da tempo si pratica una politica di accordi. Ma l'accordo resta valido e socialmente utile solo se, sbarazzato il campo dai gravami economici e fiscali intesi a smorzare la concorrenza del mezzo più moderno, si darà modo ad entrambi i mezzi di sviluppare le rispettive efficienze e di affermare tutte le loro specifiche possibilità. Ora qui si ha, per intanto, l'incontro di due parti che quasi si compiacciono di perfezionare un «duopolio», inibendosi una certa fascia di concorrenza: resta assente la massa dei cittadini consumatori, degli utenti, che hanno interesse all'affermarsi — sia pure graduale — del mezzo più

economico attraverso la concorrenza. Come al solito, si dice che è eliminata la concorrenza malsana, intendendosi dunque per sana quella che non disturba e che lascia i concorrenti sulle proprie posizioni. E allora la vera concorrenza è proprio quella malsana, che stimola allo sforzo e al perfezionamento sotto pena di dover sparire.

Comunque, ripeto, ciò non risolve il problema del bilancio ferroviario. Per questo occorrerebbe rinunciare a difendere — e magari ambiziosamente ampliare — l'attuale assetto ferroviario, ma invece affrontarne la revisione con realismo e coraggio; creare gli organi di una politica dei trasporti ed impostare questa su un piano economico; non sopprimere la concorrenza, ma chiedere ad essa le indicazioni di fondo. Solo con il ridimensionamento sarà utile la riorganizzazione interna — di mezzi e di sistemi — dell'azienda ferroviaria.

A chi parla così, onorevoli colleghi, subito si dice che è nemico della rotaia, cioè del mezzo più vecchio, condannato a cedere terreno. Intendiamoci bene: non sono affatto avversario della ferrovia, sono anzi convinto che essa abbia tuttora una funzione insostituibile proprio sul piano concorrenziale, con l'esercizio delle grandi comunicazioni, delle arterie longitudinali e trasversali. Non si viene da Parigi — nè da Torino — a Roma in automobile salvo che nella stagione turistica, ma si prende il vagone letto; non si carica un autocarro di arance a Catania per Calais, ma si chiedono i carri ferroviari. Nemici delle ferrovie sono coloro che, per zelo o interesse malintesi, vogliono addossarle compiti non più eseguibili in linea economica, costringerla a sforzi che la screditano con il cattivo servizio, con le perdite di bilancio e soprattutto con misure di supremazia intese a conservare su un piano di forza quanto è perduto su quello dell'efficienza.

È ovvio che, per le persone e per le merci, sulle piccole distanze il servizio dell'automozzo è più comodo, tempestivo ed economico. Per le merci basta pensare alle due operazioni di presa e consegna che sono fatte con un solo carico e scarico, presso lo speditore ed il destinatario. Vi è poi la possibilità di adeguarsi meglio, con un mezzo più elastico e frazionabile, al volume mutevole ed anche minimo del traffico. Si ha un bel dire che il costo ferroviario dei trasporti di massa è assai inferiore a quello dell'automozzo, citando la minore spesa unitaria per energia di trazione e per i pochi uomini impegnati su un treno di 60 carri: ma il confronto è teorico, per una situazione che copra in permanenza la piena portata dei rotabili

e degli impianti fissi. E se, come avviene per la maggioranza delle linee, il traffico è basso e discontinuo?

A tutti sarà capitato, onorevoli colleghi, di essere fermati ad un passaggio a livello di una ferrovia secondaria. Qui andrebbe prima rilevata — per incidenza — la necessità di una più accurata regolazione delle chiusure, ad evitare che magari all'ingresso di una città sia bloccata per un'ora una colonna di centinaia di automezzi strombettanti. Ora a quel passaggio avrete poi visto passare uno di quei trenini *omnibus* o misti — locomotore, carro postale, un paio di carrozze con o senza aggiunta di carri merci — nei quali il personale di servizio è talora più numeroso dei passeggeri. Vi sarete chiesto quale sia il costo in fatto di investimenti e di esercizio — con centinaia di tonnellate di rotaie, i fabbricati delle molte stazioni, le aree occupate, il pesante materiale rotabile e tutto il personale stabilmente addetto — di un trasporto di poche decine al giorno di persone e di tonnellate merci, a velocità modestissima. E avrete inteso come un servizio, già poco conveniente e quasi imposto ai cittadini utenti, debba poi essere in gran parte pagato dai cittadini contribuenti.

Quando, poi, nelle grandi stazioni, nelle punte stagionali, si vedono treni interminabili gremiti di passeggeri in piedi (compresi i tanto desiderati turisti stranieri) e fermati in soste lunghe ed indisponenti, per scarsità di vetture e vetustà di impianti e altri intralci, voi intendete che nemici delle ferrovie sono proprio coloro che hanno voluto ricostruire tutte le linee e propugnano nuove costruzioni, vietando alle ferrovie stesse di inserirsi con azione robusta e autonoma in una moderna economia dei trasporti.

In un suo discorso, quando era ancora al Dicastero dei trasporti, il ministro Malvestiti pronunciò una frase che poi divenne quasi storica e fece il giro di giornali e riviste: « La tecnica deve oggi più che mai subire l'esame della economia, perché la locomotiva più potente, la ferrovia più perfetta e il mezzo più comodo non servono a nulla, se sono bocciati a questo esame ». Ciò significa che l'azienda pubblica non può gestirsi in modo opposto a quella privata, e deve anch'essa giustificare l'economicità delle sue decisioni: mentre nella ricostruzione ferroviaria, per più versi ammirevole, è certo che la tecnica prese molte volte la mano all'economia ripristinando integralmente un sistema di linee che poteva essere utilmente circoscritto al nucleo più efficiente e necessario.

Se non è saggio affidare enti tecnici a politici puri, non è scevra di inconvenienti neppure la gestione dei «tecnici», portati a considerare i loro settori con eccessiva predilezione, come i soli degni delle cure della collettività. Un periodico giunse a raffigurare il ministro Corbellini, al tempo dell'*interim* alla marina mercantile, in atto di varare una nave con la prua a locomotiva. Il paese non ha certo lesinato i mezzi e, considerata la nostra grave scarsità di capitali e le necessità elementari di vita tuttora inevase in tante zone, è da chiedere se non si sia peccato contro l'economia generale (rispetto ad altri settori di investimenti necessari) e contro la stessa economia dei trasporti (rispetto ad altri mezzi di maggiore produttività).

In un articolo del novembre 1948 io scrivevo: «Ci pare fosse il caso, in un paese ove molte rotaie vennero poste per ragioni elettorali, di selezionare con rigore la ricostruzione: ripristinare e potenziare le grandi linee longitudinali e trasversali, tuttora insostituibili, e cogliere l'occasione dalle distruzioni belliche per disarmare le ferrovie secondarie alle quali conviene sostituire l'autolinea. Si pensi al miglior servizio e minor costo di qualche autotreno e torpedone, scolti e con poco personale, e alla possibilità di dedicare gli stanziamenti alla rete stradale, che nelle stesse zone — vi sia o no il trenino e anche solo per il turismo — va d'urgenza migliorata o costruita».

La preoccupazione è stata, invece, di ricostruire tutte le linee e sugli stessi tracciati, comprese quelle sempre e gravemente passive, di cui il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva nel 1946 sconsigliato il ripristino, tra quei 5 mila chilometri che già nel 1938 davano un prodotto medio pari al 25 per cento della spesa.

Le conseguenze di una simile politica sono state evidenti: 1°) si sono consumati i mezzi per una razionale e moderna sistemazione della rete utile, che esige oggi — tra l'altro — la separazione del traffico veloce da quello lento, assegnando al primo una sede propria con binari speciali e materiale leggero (invece abbiamo addirittura la riduzione delle spese di manutenzione e di rinnovo dell'armamento); 2°) si è rinviata e rallentata la ricostruzione specialmente del parco vetture, con effetti negativi non solo sul traffico ma anche su aziende industriali (esempio, il dissesto della Savigliano); 3°) si sono consolidati, con la rimessa in causa di tante linee di scarso prodotto, i fattori di un cronico, grosso disavanzo di esercizio; 4°) si sono impegnate le

ferrovie, per mantenere il prodotto complessivo, a una lotta artificiosa e dispersiva contro l'automezzo.

All'eccesso di ricostruzione si dovrebbero, secondo taluni, i due terzi del disavanzo: senza possibilità di riparo perché — a parte il settore del lungo percorso — il resto del traffico è tallonato dalla concorrenza autostradale, così che ogni aumento di prezzi minaccia di convertirsi in riduzione del volume di traffico. Il direttore generale ha ammesso che sul piano economico un buon 50 per cento della rete andrebbe soppressa e sostituita con linee automobilistiche, viaggiatori e merci. Il rimedio starebbe — secondo il direttore — nell'imporre parità di oneri a tutti i mezzi di trasporto e nel dare altri capitali alle ferrovie per completare la ricostruzione e rimodernarsi, onde ridurre i costi.

Ma cosa vuol dire imporre parità di oneri? Si è consolidata, qui, tutta una teoria. Il senatore Corbellini, in un articolo ove si parlava di coordinamento che sarebbe anche giustizia, ha ricordato che quello ferroviario è un servizio pubblico con l'obbligatorietà del trasporto, senza possibilità di scelta degli utenti, a tariffe non variabili d'iniziativa; che la tariffa è sempre stata basata sul valore delle merci trasportate, cioè sulla loro capacità a sostenere il prezzo del trasporto e non sulla convenienza per il vettore ad effettuarlo. Si praticano tariffe inferiori al costo per le merci povere, così da sviluppare al massimo le correnti complessive di traffico: dunque un servizio sociale, con rendimenti economici indiretti, estranei al suo bilancio.

Si fa pagare sottocosto il trasporto del carbone, del rottame, del grano, del vino, degli ortofrutticoli; si portano a basso prezzo — ha ricordato il senatore Corbellini — le damigiane vuote rispedite dal nord verso la Puglia, che erano venute con l'automezzo quando erano piene d'olio, cioè carico ricco. Si tiene bassa la tariffa delle merci povere e si deve poi abbassare quella delle ricche per la concorrenza dell'automezzo, che opera sempre economicamente.

Ebbene, qui sono da farsi parecchie obiezioni:

1°) Anzitutto sulla reale socialità di certi servizi sottocosto: proprio qui l'onorevole Malvestiti ebbe a dichiarare che dove l'utente può sopportare l'onere del trasporto dei prodotti non vi è ragione di migliorarne l'utile a spese del contribuente: mentre poi si deve essere scettici sull'avvenire di quelle aziende che non possono vivere se non con sollievi di ogni genere, tra cui i

ribassi ferroviari. Vedere dunque se i benefici non vanno a chi non ne abbia bisogno e se non rilevano certuni dall'obbligo di spostarsi ad attività più sane e autosufficienti.

2º) Ammesso che il sistema dei pubblici trasporti sia da considerarsi non sotto la pura visuale industriale, ma anche in funzione sociale ed extraeconomica, non è detto che ciò si realizzi solo con la ferrovia. Il servizio fisso e uguale per tutti (e magari sotto costo) può essere svolto anche dall'automezzo: anzi deve essergli assegnato là dove può compierlo in modo più comodo e meno costoso. Ogni spreco di mezzi, con minori efficienze, è antisociale: la scelta economica tende a ripartire i mezzi tra i vari settori nel modo che realizza — fra tutte le alternative di combinazione — la maggior massa di servizi utili, ai minimi prezzi.

3º) Il ciclo delle ferrovie, come mezzo di trasporto di uomini e cose, non è chiuso e conserva ampie prospettive di progresso: ma ha un secolo di vita e ha visto svilupparsi dall'altro dopoguerra il ciclo degli autotrasporti, che concretano vantaggi crescenti in fatto di rapidità ed economicità. È la logica ferrea del progresso, cui le ferrovie cercano di reagire — ove non siano protette — con incessanti miglioramenti tecnici e accentrando l'attività nei settori di traffico più appropriato. Non si opera socialmente ripristinando e sostenendo situazioni vecchie e costose (il 24 per cento della spesa delle ferrovie statali e il 21,4 per cento di quella delle ferrotranvie concesse gravano sulla finanza pubblica), e insistendo a fornire utilità minori e più onerose.

4º) La produttività nazionale è problema di scelte, di razionali divisioni di funzioni e di mezzi, di specializzazioni in continua aderenza alle mutevoli condizioni tecniche ed economiche. Per i trasporti — allora — è ovvio che strada e rotaia non devono ignorarsi, né mantenere doppioni passivi, né cercare l'una di sottomettere l'altra con supremazie artificiali: ma devono ripartirsi i compiti secondo le indicazioni del confronto concorrenziale, che va dunque tenuto vivo e operante.

Mi pare di avere adombrato le linee programmatiche di una politica che, uscendo dall'attuale immobilismo, di rispetto delle posizioni costituite, apra la via a un assetto economico del sistema dei trasporti, con spostamenti gradualisti quanto si vuole, ma da iniziarsi una buona volta. Il punto di partenza è, ovviamente, una nuova politica ferroviaria.

Da quando fu nominata la speciale commissione per lo studio della riforma della ge-

stione ferroviaria, si è parlato di industrializzazione dell'azienda. Impresa complessa e laboriosa: infatti è facile nazionalizzare — ha scritto il professore Trevisani — ma difficile industrializzare. Qui poi non si tratta solo di dare autonomia all'amministrazione, riducendo l'ingerenza del potere politico, e di consentirle di conseguire una sciolta azione sul piano commerciale, di mettere avanti le esigenze dell'economia aziendale e di curare meglio i rapporti del prodotto di esercizio col costo: ma anche di rivedere gli obblighi e i privilegi e il campo d'azione dell'azienda, siccome definiti da tutta una legislazione. Quanto dire che si tratta di compiere una impostazione nuova di fondo.

Base della riforma dell'azienda è, in ogni caso, il ridimensionamento, come presupposto della modernizzazione. Le tappe possono essere le seguenti:

a) Si parla — a quanto rileva *Mondo economico* del 10 settembre — di avviare lavori ferroviari, di completamento o nuove costruzioni di linee, per ben 155 miliardi. Ebbene, occorre mettere il blocco a ogni carico di nuove linee all'azienda, se non per i casi in cui vi siano prospettive di traffico ragionevoli e la ferrovia rappresenti obiettivamente la soluzione più conveniente.

b) Si dia una buona volta inizio, dopo rigoroso rilievo del traffico e dei rapporti tra prodotto e costo, al taglio dei « rami secchi », cioè al disarmo delle linee per le quali risulta almeno altrettanto efficiente e meno costoso l'esercizio automobilistico. Naturalmente, l'esercizio dell'autolinea deve essere concesso con impegni di servizio e di tariffa analoghi a quelli oggi imposti alla ferrovia e una legge organica dovrebbe regolare la materia, recando rimborsi adeguati quando sia il caso di stabilire servizi sotto costo.

c) Con questa deflazione di linee può impiantarsi la riforma dell'azienda su base industriale. La trasformazione deve essere effettiva, cioè anche economica, e l'autonomia deve avere le sue ovvie contropartite, prima tra cui l'autosufficienza: non sarebbe ammissibile, ad esempio, la libertà nella politica di spesa, continuando la facoltà di addossare i disavanzi al Tesoro. Lo Stato deve procurare i capitali, da buon proprietario, e rifondere i sottocosti che impone per ragioni più o meno sociali: ma le ferrovie devono fare un bilancio in pareggio, dopo conteggiati gli interessi sul capitale e gli ammortamenti.

d) Con la trasformazione, dovrebbe cominciare la concentrazione dei mezzi e delle

cure sulla rete di grande comunicazione, con migliorie di tracciati, pendenze, armamenti, stazioni, attrezzature automatiche, materiale rotabile. Tale rete già sarebbe molto agevolata dalla deflazione di quella secondaria, per la semplificazione degli impianti, non più tormentati da attraversamenti, diramazioni e bivi, e per le coincidenze non più da rispettare.

Occorre anche far posto a una nuova mentalità, di maggior rigore nella valutazione delle spese. Vedasi il caso degli elettrotreni di lusso, o delle stazioni: le quali ultime non sono soggetti per monumentali esperimenti architettonici, ma anzitutto organismi per fare arrivare e partire i treni. Non torno su certe grandiose prodigalità, giustamente criticate. Cito l'esempio di Porta Nuova a Torino, ove invece si è adattato e anche rabberciato il vecchio edificio, con un risparmio che approverei in pieno se così si facesse sempre e se — per quella stessa stazione — si fosse risolto il problema tecnico, eliminando cioè la strozzatura di manovra, che ne fa uno dei punti deboli sulla Roma-Torino-Parigi.

A proposito di questa linea, direi che essa costituisce l'esempio più clamoroso di ciò che si sarebbe dovuto fare — e non si è fatto — per la rete di grande comunicazione. Molti colleghi avranno sperimentato i difetti di questa, che è la linea naturale di collegamento tra Parigi e Roma e che invece — per l'abbandono di problemi tecnici vecchi di quasi un secolo, per l'avarizia dei mezzi e la miopia dei rimedi — è oggi battuta da quella del Sempione, geograficamente sfavorita.

Tra Roma e Spezia si ha un'ottima velocità commerciale, che però riprende solo dopo Modane. Tutto il percorso intermedio italiano è una successione di tratti critici e di deficienze; tratto di binario unico tra Framura e Manarola; cambio di corrente e di locomotori a Brignole; altra sosta nella strozzatura di Genova Principe, anche per il mancato armamento della galleria di Granarolo; rallentamento per la corrente trifase nel percorso piano; strozzatura di Porta Nuova a Torino; binario unico e forti pendenze tra Bussoleno e Salabertano; antiquata galleria tra Bardonecchia e Modane. Si noti che i piemontesi non reclamano al momento le grandi opere cui audacemente miravano i loro padri, come dal progetto Bianchi-Cauda della galleria di base tra Susa e St. Jean de Maurienne o da quello Sclopis della galleria tra Exilles e Modane. Ma almeno si poteva rimodernare il traforo di Bardonecchia, cedendo quello attuale alla strada, come dal progetto Savoia.

Non è questo il solo grosso problema ferroviario del Piemonte; sono da ricordare almeno quelli della linea Arona-Torino-Cuneo-Ventimiglia, di indubbio rilievo internazionale, e dell'elettrificazione della Torino-Milano in unione alla Milano-Venezia. Il problema della trasformazione alla trazione a corrente continua, di cui nella riunione 2 dicembre 1951 alla camera di commercio di Torino il ministro ed il direttore generale Di Raimondo avevano prospettato una soluzione in quattro tempi, non può essere rinviato a lunghissimo termine, come vorrebbe dire la concentrazione in Piemonte dei locomotori trifase liberati da linee anche di minimo traffico e rilievo. Ricordo che neppure altri modesti affidamenti, dati su un'interrogazione del collega Colitto, hanno avuto seguito.

Tutto ciò, con l'esclusione del Piemonte da una parte sostanziale negli stanziamenti per il rimodernamento, l'asportazione di rotaie già posate per il raddoppio in certi tratti, le deficienze nella cura dell'armamento e i tagli nei lavori di manutenzione (così da costringere a ridurre le velocità e ad allungare gli orari resi anacronistici dai ritardi), è motivo di un malcontento, che forse non è stato a sufficienza rappresentato dalle autorità locali ma che è ben sentito e diffuso: in quanto si pensa che c'è troppo squilibrio tra il prelievo fiscale, tanto rigoroso e gravoso in Piemonte, e il successivo riparto dei servizi collettivi da quel prelievo alimentati.

Siamo in tema di comunicazioni piemontesi, e in esse è parte relevantissima la strada, che qui urta nell'altissima barriera alpina e sovente, non arrivando a valicarla, dovrebbe insinuarsi sotto. Parliamo dunque di trafori. L'onorevole Presidente del Consiglio ha qui voluto fare un accenno apposito e impegnativo al traforo del monte Bianco e l'onorevole Dugoni, che non può essere sospettato di parzialità per l'uno o l'altro contendente della «guerra dei trafori», ha criticato quell'impegno, sottolineandone i difetti geografici. Basta guardare una carta, specie dal lato francese, per vedere che sono ben dubbie le prospettive di traffico e che il titolo più suggestivo del progetto sta nel richiamarsi alla più alta vetta d'Europa. Ma proprio questo, dovendosi forare sotto una massa enorme e totalmente sconosciuta di roccia e di ghiaccio, aumenta gravemente le incognite tecniche e soprattutto economiche dell'opera, che non starà certo nel previsto miliardo di spesa per chilometro.

Tutti sanno che a Torino siamo in molti a reclamare altre soluzioni, ben più sicure

dal lato commerciale e tecnico e in particolare più economiche, perché tutte insieme costano assai meno del traforo del monte Bianco. Le cito in via esemplificativa: traforo del Ferret o del Gran San Bernardo, che realizza il logico collegamento nord-sud e può raccogliere il traffico dal centro svizzero verso i porti liguri, sulla più rapida e naturale direttrice, da attrezzarsi con la grande opera della Ceva-Savona, per la quale sarebbe pure necessaria una decisione concreta del Governo; traforo del Fréjus a Bardonecchia, che realizza l'attraversamento ovest-est su un tratto breve, perfettamente noto di roccia e con imbocchi ad annessamento minimo; traforo del Col della Croce, che in tratto ancor più breve apre due vastissime zone finora sempre isolate tra loro.

Faccio questo elenco non come un programma assoluto — ripeto — ma per indicare opere facili, rappresentanti un ben miglior rapporto tra costo e rendimento. Comunque, se noi crediamo a uno sviluppo continuato del trasporto per strada, non è arrischiato prevedere — tra non molti anni — una rete che non si fermerà alle montagne, ma le penetrerà in tutte le direzioni redditizie.

Concludo, onorevoli colleghi, questa mia esposizione, ispirata al concetto della grandissima importanza dell'economia dei trasporti, siccome mezzo potente di sostegno e di propulsione dell'economia generale. Per questo penso che poco ci si debba preoccupare delle posizioni stabilite e che ferrovia e strada debbano essere spinte a progredire — specializzandosi e sostituendosi — così da dare il massimo servizio alla collettività. La politica dei trasporti deve basarsi sugli sviluppi della tecnica e sempre chiedere sul piano economico la prova della sua efficienza e di una reale socialità: la quale consiste nel lasciar avanzare il progresso anche se fa qualche vittima, perché ben maggiore è il beneficio generale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Schiavetti, il quale ha presentato, unitamente ai deputati Bonomelli, Luzzatto, Malagugini e Ferrari Francesco, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerando quale potente strumento di informazione e di educazione politica sia la radio qualora sappia compiere con onestà e imparzialità il proprio ufficio;

considerando altresì che la R. A. I. trae in massima parte i mezzi per il proprio funzionamento dal contributo di milioni e mi-

lioni di radio-abbonati, professanti tutte le opinioni e appartenenti a tutti i partiti, raccomanda al Governo

di assicurare l'indipendenza politica e l'obiettività informativa delle radio-diffusioni e di fornire alla Commissione parlamentare di vigilanza i mezzi e le concrete possibilità per adempiere assiduamente e con efficacia il suo mandato ».

L'onorevole Schiavetti ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

SCHIAVETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le considerazioni che mi accingo a fare su quel particolare settore della attività della R.A.I. che si riferisce al giornale radio e al servizio di informazioni spetterebbero più al bilancio dell'interno, da un punto di vista politico, che non al bilancio delle poste e delle telecomunicazioni. Ma non è colpa mia se, nella ripartizione degli argomenti, si è seguito un criterio in certi casi più tecnico che politico.

Le lamentele sul modo in cui la R.A.I. disimpegna il suo servizio di informazioni, il servizio del cosiddetto giornale radio, sono di vecchia data e hanno fornito argomento a molti discorsi di senatori e di deputati nella passata legislatura. Naturalmente, la R.A.I. contesta che essa non adempia scrupolosamente ed obiettivamente alla propria funzione di informazione dell'opinione pubblica. Se si legge quello che la direzione della R.A.I. scrive di se stessa nell'ultimo volume distribuito al pubblico, se si legge quali sono, secondo la R.A.I., i risultati del suo cosiddetto « ufficio opinioni », si dovrebbe concludere che la R.A.I. ha con sé, per il modo come disimpegna tale servizio di grande importanza politica, il consenso e l'approvazione della grande maggioranza degli italiani.

Invece è un fatto che tutti possono constatare che una gran parte dell'opinione pubblica non apprezza il modo con cui la R.A.I. disimpegna il proprio servizio di informazioni. Ed è una cosa che si comprende facilmente quando si pensi alla situazione politica del paese. Vi è circa una metà degli italiani, vi sono cioè milioni e milioni di italiani i quali debbono essere considerati politicamente all'opposizione; e questi milioni di italiani in sono affatto soddisfatti del modo come la R.A.I. disimpegna il proprio servizio.

In questi ultimi tempi, la R.A.I. ha accentuato la propria attività di propaganda, ha creato anche delle radio-squadre che circolano per il paese e improvvisano delle

trasmissioni, chiamando gli abitanti e l'uomo della strada a parlare al microfono. È naturale che la maggior parte di coloro che parlano non esprimono che sentimenti di ossequio e di ringraziamento per la R.A.I. la quale offre loro la possibilità di parlare al pubblico dei loro concittadini.

Ma qualche volta l'insofferenza del paese, questo senso di malcontento e di malessere che è diffuso nel paese per quanto riguarda la R. A. I., si fa luce anche attraverso questa attività delle radio-squadre. È successo tempo fa, per esempio, che a Rossiglione, in provincia di Genova, gli uomini della radio-squadra chiamassero il sindaco del paese a parlare al microfono. Il sindaco preparò il testo di una trasmissione in cui ingenuamente diceva quali erano i bisogni del paese e poneva l'accento soprattutto sul fatto che almeno la grande maggioranza dei sinistrati non aveva nessuna possibilità di godere dei benefici della radio perché non aveva danaro sufficiente per l'acquisto dell'apparecchio radio. Ma i tecnici della squadra, quando presero visione del testo della trasmissione che il sindaco desiderava fare, dissero che non era né interessante né divertente. Evidentemente, per quelli della radio-squadra sono divertenti le banalità e le sciocchezze che molti dicono al microfono, informate allo spirito ben noto al pubblico di radio-ascoltatori. Non era interessante, invece, questa protesta così semplice e naturale del primo cittadino di un paese della Liguria.

Ad ogni modo, le proteste contro l'indirizzo della R.A.I. sono continue nel paese e si intensificano. È naturale per altro che coloro che hanno motivo di protestare non hanno possibilità di affermare la propria opinione, diversamente dalla possibilità che hanno coloro che sono favorevoli o che passivamente subiscono l'indirizzo della R. A. I.

Il mio intento non è, naturalmente, quello di ripetere sterilmente delle proteste, né di fare una monotona lettura di registrazioni. Vorrei piuttosto richiamare gli onorevoli colleghi alla impostazione fondamentale del problema della radio e vorrei illudermi che il nuovo Governo, il quale sembra da un punto di vista di politica generale aver compreso che qualcosa deve essere cambiata nel nostro paese, prendesse nota delle mie osservazioni ed esaminasse queste proteste, questo stato di malessere, questo malcontento dei radio-abbonati, sollecitando dalla direzione della R. A. I. un indirizzo diverso da quello che essa ha finora seguito, soprattutto negli ultimi 5 anni. Devo confes-

sare che l'esperimento che alcuni giorni or sono ho fatto in quest'aula, quando ho richiamato l'attenzione della Camera sopra il modo in cui sono disimpegnati in generale i servizi d'informazione da parte della Presidenza del Consiglio e delle agenzie che la servono, non è stato molto incoraggiante: infatti, il Governo ha affermato — nelle dichiarazioni del suo rappresentante — che non vi era nessun motivo di lamentela da parte mia. Tuttavia voglio sperare che il Governo comprenda quanto questo argomento sia importante e quanto la fiducia che la maggioranza dei cittadini deve avere negli organi di informazione dello Stato sia un fattore essenziale per l'educazione democratica del nostro popolo.

La sorveglianza della R.A.I., per quanto riguarda i servizi di informazioni, è devoluta fondamentalmente ad una commissione parlamentare di vigilanza, istituita con un decreto legislativo del 3 aprile 1947. Tale commissione, dice testualmente l'articolo 3 del decreto, ha il compito « di assicurare l'indipendenza politica e l'obiettività informativa delle radiodiffusioni ».

Ma voi sapete benissimo che questa commissione parlamentare non ha mai funzionato o ha funzionato in un modo tale per cui non ha potuto influire in nessun modo sull'indirizzo della R.A.I.. Si è riunita in cinque anni credo cinque volte, una volta all'anno. I membri dell'opposizione non hanno potuto in nessun modo influire sull'indirizzo della R.A.I., non hanno potuto smorzare quegli accenti di faziosità e di parzialità che a loro modo di vedere distinguevano le emissioni politiche ed informative della R.A.I.

Le ragioni fondamentali per cui questa commissione non può funzionare, finché sia mantenuta nella organizzazione e nei limiti attuali, sono per lo meno due: anzitutto vi è una astratta genericità nella indicazione delle sue funzioni, le quali non sono garantite dalla esistenza di corrispondenti organi concreti. È una commissione che deve vigilare, che deve esprimere dei pareri a larghi tratti di tempo, pareri che dovrebbero influire retrospettivamente, in un certo senso, sopra le abitudini di faziosità e di parzialità della R.A.I.

Ma secondo e più grave ostacolo per il buon funzionamento di questa commissione parlamentare è stata la situazione politica generale del nostro paese quale si è affermata negli ultimi cinque anni, situazione politica caratterizzata dal fatto che vi era una maggioranza divisa da profondi contrasti dall'opposizione: l'opposizione poteva dire e protestare quanto voleva, ma la maggioranza ha sempre conti-

nuato per la sua strada, perché troppo profondo era il solco che la divideva dall'opposizione.

Tutti i colleghi conoscono naturalmente i casi di dimissione di alcuni membri della commissione di vigilanza. Queste dimissioni testimoniano, appunto, il senso di disagio in cui si trovano alcuni nostri colleghi della commissione di vigilanza quando cercano di adempiere al proprio mandato di controllo e cercano di collaborare insieme con i colleghi della maggioranza per assicurare alle emissioni della R. A. I. un tono obiettivo medio che soddisfi la maggioranza del pubblico.

Che cosa vuole infatti l'uomo della strada, il radio ascoltatore medio? Che cosa vuole dalla R. A. I. in fatto di informazione politica e di notiziario?

Badate che i radio abbonati della R. A. I. appartengono a tutti i partiti. Oggi abbiamo 4 milioni e mezzo circa di abbonati i quali forniscono il 70 per cento dei mezzi finanziari con cui la R. A. I. adempie al proprio compito. È naturale che fra questi 4 milioni e mezzo di abbonati ve ne sia circa una metà che appartiene a quella che si chiama oggi, normalmente, opposizione. Bisogna perciò trovare, evidentemente, un tono medio che soddisfi tanto l'uomo che segue la politica governativa quanto l'uomo che è ad essa contrario.

L'ascoltatore medio vuole, in sostanza, una informazione obiettiva, imparziale, chiara e succinta dei fatti che avvengono ogni giorno nel mondo. È pronto, è disposto a capire che non tutti i giorni la R. A. I. possa comportarsi nel modo in cui egli desidererebbe; ma vuole in ogni modo che si spuntino le punte più aspre della faziosità e della parzialità, che la R. A. I. abbia sempre presente la consapevolezza di essere un servizio a disposizione di tutti i cittadini, qualunque sia il partito a cui questi cittadini appartengono, qualunque sia la opinione politica e religiosa dei radio ascoltatori.

Questo fu, fondamentalmente, nel 1945, quando uscimmo dalla guerra di liberazione, il pensiero comune a cui si ispirarono tutti gli italiani e a cui si ispirò la R. A. I.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

SCHIAVETTI. Allora sembrava una cosa normale, logica che i microfoni della R. A. I. fossero a disposizione di tutti i partiti e che la R. A. I. tenesse un tono di obiettività e di imparzialità. L'attuale e anche allora diret-

tore del *Giornale radio*, Piccone Stella, scrisse nel 1948 un opuscolo sul giornale radio, in cui si trova traccia di tutte le buone intenzioni che fervevano allora negli spiriti di quella che doveva diventare poi la maggioranza governativa. « Il giornale radio — scriveva il direttore del medesimo — trasmette soltanto notizie di fatti realmente accaduti, imparzialmente scelti fra quelli di importanza nazionale o internazionale, obiettivamente riferiti nei loro esatti particolari, disposti nell'ordine che meglio corrisponde all'interesse pubblico... Le notizie della radio entrano in casa altrui e in tutte le case, senza alcuna scelta da parte degli ascoltatori; al contrario di quanto avviene per le notizie dei giornali stampati, che presuppongono una scelta prima dell'acquisto. Bisogna quindi presentarle in modo che siano ovunque bene accolte o almeno tollerate da quelli che la pensano bianco e da quelli che la pensano nero, fra i dotti e gli ignoranti, nei caffè, nelle officine e nei conventi, senza offendere la moralità, le credenze e il costume dei diversi ascoltatori ».

Evidentemente, questo è un criterio di ordine generale che tutti possiamo accettare. E gli scrupoli che tormentavano allora lo spirito di questi redattori del giornale radio erano tali per cui, per esempio, quando si trattava di indicare gli insorti che combattevano nel nord della Grecia contro il governo ufficiale dello Stato greco, si era imbarazzati se chiamarli ribelli, perché chiamandoli ribelli, si condannavano; non si dovevano chiamare insorti, perché quasi si assolvevano: non si dovevano chiamare patrioti, perché allora si sarebbero elogiati. Non si dovevano chiamare comunisti, perché in questo modo si escludevano elementi di altri partiti. Non si dovevano chiamare democratici, perché allora i fascisti sarebbero stati considerati i loro avversari.

« Ciascuno di questi nomi — scriveva il direttore del *Giornale radio* — è adoperato da una radio europea. Ognuna, cioè, giudica diversamente quegli stessi uomini per il semplice fatto di chiamarli a nome ». La radio italiana, invece, la quale doveva essere estremamente obiettiva e imparziale, li chiamava « guerriglieri, soldati di Markos ». Voi vedete fino a quale sottigliezza arrivava allora questo scrupolo, questa preoccupazione di imparzialità e di obiettività da parte dei redattori del *Giornale radio*.

Ma nello stesso libretto, che dal punto di vista della documentazione possiamo dire che sia davvero un aureo libretto, si confessava

che la scelta, il rilievo e l'ordine dei fatti comporta pur sempre un giudizio e che la compilazione delle notizie è sempre una lotta col diavolo: il diavolo, il quale ci spinge a far trionfare in tutti i modi, quelli più leciti e quelli meno leciti, le nostre opinioni.

Il diavolo aveva già fatto dei progressi nello spirito di questi redattori del giornale radio, se essi nel dare istruzioni sul modo in cui si devono redigere le notizie fornivano un esempio che contiene in germe, in un certo senso, il difetto fondamentale da cui poi furono dominati. Si trattava di riferire ai radioascoltatori e al paese una discussione avvenuta qui a Montecitorio. A Montecitorio, l'onorevole Togliatti aveva fatto un violento attacco contro il Presidente del Consiglio onorevole De Gasperi. E allora il direttore del *Giornale radio* si era domandato: che cosa è successo oggi a Montecitorio? « *Risposta*: De Gasperi ha respinto un violento attacco di Togliatti. *Domanda*: perché Togliatti ha attaccato De Gasperi? *Risposta*: per il piano Marshall. *Domanda*: qual è l'accusa di Togliatti? *Risposta*: Il piano Marshall asservisce l'Italia all'America. *Domanda*: qual è la difesa di De Gasperi? *Risposta*: il piano Marshall aiuta l'Italia a ricostruire la sua economia senza limitare la sua indipendenza ».

In base a questa elaborazione interiore, per così dire, del modo in cui il fatto doveva essere riferito, ecco la relativa notizia radiofonica: « A Montecitorio il Presidente del Consiglio ha risposto ad un attacco dell'onorevole Togliatti. Il capo dei comunisti l'ha accusato di voler asservire l'Italia all'America accettando il piano Marshall. L'onorevole De Gasperi ha ribattuto che il piano di aiuti all'Italia vuole ricostruire la sua economia senza compromettere la sua indipendenza ».

Mi dispiace di dover polemizzare con un collega che non mi può rispondere in questa sede, ma nel modo con cui è stata redatta questa notizia, io vedo già un accenno a questo progresso del diavolo. Perché la presentazione di quel fatto non doveva essere iniziata con l'annuncio che il Presidente del Consiglio aveva risposto ad un attacco dell'onorevole Togliatti, dato che in questo modo la radio si poneva sin dall'inizio dalla parte del Presidente del Consiglio. Bisognava dire che l'onorevole Togliatti, *leader* del partito comunista, aveva rivolto un attacco al piano Marshall e che il Presidente del Consiglio aveva risposto così e così. Questo era il modo di presentare la notizia obiettivamente.

Ma, a paragone di ciò che è avvenuto poi, voi capite benissimo che si tratta di raffina-

tezze. Questo diavolo interiore, il quale ci espone a tante tentazioni, alla tentazione della faziosità e della parzialità, ha fatto negli anni susseguenti dei grandi progressi, progressi che sono culminati nell'atteggiamento assunto dalla radio in occasione delle ultime elezioni politiche.

Voglio trascurare altri appunti che sono stati fatti al *Giornale radio*, né voglio occuparmi ora degli attacchi di natura polemica e faziosa che esso rivolge continuamente contro l'U. R. S. S. e contro le democrazie popolari.

Quando la R. A. I. parla nelle sue trasmissioni di ciò che avviene in questi paesi, si sente benissimo che non si tratta di una agenzia giornalistica che compie un dovere obiettivo di informazioni, ma si tratta di uno strumento che persegue alcuni fini di propaganda ideologica e politica, e si mette, per esempio, al servizio del Vaticano quando parla dei conflitti di questi Stati con la Chiesa, perdendo per l'occasione ogni facoltà di controllo, di obiettività, di serenità.

Basterebbe pensare che questi conflitti fra la Chiesa e gli Stati nuovi, sorti nel secolo passato e in questo secolo, hanno avuto luogo anche in Italia: basterebbe ricordare il conflitto fra il giovane Stato unitario e la Chiesa cattolica. Non vi è assolutamente nulla di straordinario per cui la R. A. I. debba perdere le staffe quando riporta gli episodi e gli sviluppi di questi conflitti. Ma la R. A. I., addirittura, ci vede rosso in questi casi e si trasforma in una agenzia al servizio della ideologia di una determinata parte politica del nostro paese.

Questa faziosità, dicevo, è culminata nelle elezioni politiche. Naturalmente le elezioni politiche fornivano l'occasione più adatta perché la R. A. I., malata di faziosità, si rivelasse appunto come un organo fazioso, ancora prima che si procedesse alle elezioni. Quando si è discussa la famosa legge elettorale, la Rai ha dato spesse volte esempi di questa sua mancanza di obiettività e della sua decisa volontà di alterare i contorni dei fatti. Per esempio, quando il 30 marzo di quest'anno successe il famoso tumulto che precedette lo scioglimento del Senato, la R. A. I. varò la versione per cui il senatore Rizzo, relatore di minoranza, avrebbe rinunciato a parlare ed avrebbe contribuito quindi a rendere possibile una rapida approvazione della legge. Il senatore Rizzo, invece, non aveva affatto rinunciato alla parola. Egli mandò alla R. A. I. un indignato telegramma di protesta per dire che si era trovato nell'impossibilità di parlare, ma la R. A. I. aveva già diffuso nel pubblico questa notizia

estremamente tendenziosa, la quale dava un aspetto tutto particolare alla discussione che si era svolta al Senato, e non si ritenne affatto obbligata a pubblicare la rettifica. Quando poi si giunse alle elezioni, allora naturalmente la R.A.I. si trovò, per così dire, a suo agio. Si potrebbero riferire qui mille prove di questa faziosità della R.A.I., faziosità di cui aveva dato prova anche in elezioni precedenti. Tutti ricordano infatti come si è comportata la R.A.I. nelle elezioni del 1951 qui a Roma: tutti ricordano, per esempio, la storia del crocifisso che sarebbe stato tolto dall'aula di una sezione elettorale, storia che non ebbe mai alcuna conferma e che non fu comprovata in nessun modo.

Nelle elezioni del 7 giugno la R.A.I. non ha adempito in nessun modo al dovere di dare obiettivamente notizia della campagna elettorale. Essa non si è preoccupata di riferire mai quello che dicevano i *leaders* dei vari partiti. Quando si trattava dei membri del Governo o degli uomini che seguivano la politica della maggioranza governativa, essa dava largo spazio di informazione; ma quando doveva dare notizie di discorsi o di affermazioni politiche fatte da uomini dell'opposizione, la R.A.I. se l'è cavata sempre con poche parole, salvo a giunger qualche volta sino al punto di scorgere una specie di contraddittorio con l'opposizione. Una cosa del genere è avvenuta, ad esempio, l'11 maggio quando l'onorevole Togliatti parlò ad Ancona. La radio riferì in quella occasione poche parole del discorso di Togliatti e si permise di aggiungere ad esse un proprio commento. Che cosa è diventata in questo caso la R.A.I.? Disimpegnava un servizio di informazioni o svolgeva un'attività polemica e propagandistica agli ordini di un partito o di un gruppo di partiti?

Quando poi si giunse agli ultimi giorni della lotta elettorale, la R.A.I. istituì alcune rubriche in cui la faziosità politica era superata soltanto dalla banalità e dalla miserevolezza degli argomenti. C'è stata una rubricetta intitolata « Questa è democrazia » e un'altra intitolata « Ma mi faccia il piacere ! » Erano due rubriche che diffondevano tutti i luoghi comuni della propaganda governativa contro l'opposizione di sinistra. E quando arrivò il giorno delle elezioni e qualcuno temette che non si raggiungesse la percentuale di elettori che si supposeva indispensabile per la vittoria della maggioranza governativa, la R.A.I. perse addirittura le staffe. Qui a Roma radio Campidoglio chiamò coloro che si apprestavano ad astenersi « carogne solitarie », ossia introdusse in una radio democratica delle

espressioni volgari di pretto carattere fascista. Quando poi si seppe il risultato delle elezioni, la radio seguì la istruzione del Governo per far sì che questo risultato non venisse a conoscenza del pubblico. Il Governo era imbarazzato di dover confessare che la cosiddetta legge truffa non era scattata, e la notizia di questo mancato scatto gli italiani non la conobbero dalla R.A.I., alla quale essi danno dei miliardi ogni anno, ma la conobbero invece dalla radio inglese. Fu la radio inglese che avvertì gli italiani che la legge-truffa non era scattata.

MAROTTA. La prima fu radio Praga.

SCHIAVETTI. Può darsi benissimo. Di fronte a un servizio radio di questo genere, è giusto che vi sia all'estero chi lo sorvegli e lo controbatta. Il problema dell'attività di queste radio estere potrebbe essere posto, e speriamo si porrà, quando la radio italiana ritornerà alle abitudini di serenità e di obiettività.

Vi è stata una grande rivista (di cui non cito il nome per non farle della pubblicità gratuita) la quale costituisce, ai fini della nostra indagine, una fonte insospettabile, perché in quella redazione non si annidano certamente socialisti, o comunisti od oppositori di sinistra. Orbene, questa rivista in rotocalco ha descritto così quello che è avvenuto in Italia il giorno in cui non si voleva dare notizia al pubblico del mancato scatto della legge:

« La radio, come al solito, nell'intera giornata di domenica e fino alle 13 di lunedì, ha contraffatto i dati delle percentuali, allo scopo di spingere l'ultimo pastore dell'Appennino e l'ultimo moribondo dei centri cittadini a recarsi alle urne. Subito dopo, il comportamento della R.A.I. diventava irritante. Nella serata di lunedì le notizie sulla consultazione elettorale diventavano sempre più scarse. I milioni di italiani in attesa per avere qualche dato dal notiziario della mezzanotte, dovevano accontentarsi di avere alcune generiche informazioni estere. Martedì mattina la radio, invece di dare i sostanziali risultati già raggiunti, continuava a mandare notizie sulla percentuale dei votanti; in queste condizioni tutti i giornali italiani, compresi i settimanali, sono stati assaliti da cittadini che telefonavano per domandare quale era la reale situazione del momento. La reticenza della radio, infatti, allarmava l'opinione pubblica, la quale supposeva che la scarsità di informazioni essenziali fosse dovuta a un grande capovolgimento della situazione politica ».

Non può essere più chiara la prova che in una circostanza così solenne per un regime democratico quale è quella delle elezioni generali, del rinnovamento della Camera dei deputati e del Senato, la R. A. I. è stato uno strumento al servizio di un partito in lotta con altri partiti. La R. A. I., in altre parole, ha completamente mancato al proprio compito.

La R. A. I. avrebbe dovuto, come aveva già fatto nel 1946, porre il proprio microfono a disposizione per lo meno dei *leaders* di tutti i partiti politici italiani. Questo fu fatto nel 1946 con soddisfazione di tutti, contribuendo a generare nel paese uno stato di soddisfazione: la grande maggioranza del nostro popolo sentiva finalmente che tutti potevano liberamente parlare nello Stato democratico sorto sulle rovine del fascismo.

In seno alla I Commissione, allorché si discuteva la legge elettorale, fu fatta la proposta che anche nelle elezioni del 1953 fosse data ai *leaders* dei diversi partiti la possibilità di parlare alla radio. Ma la Commissione respinse questa proposta. Si pensò allora che la radio avrebbe, per lo meno, tenuto un contegno esclusivamente ispirato a un criterio informativo, avrebbe dato notizia di tutte le grandi riunioni politiche, indicando quello che avevano detto gli uomini politici in esse impegnati.

Invece la R. A. I. meditava qualche cosa di diverso: evidentemente era stata respinta la proposta di concedere il microfono ai *leaders* di tutti i partiti appunto per potersi limitare al notiziario, e il notiziario era redatto secondo il carattere di faziosità e di parzialità che ho indicato.

Noi socialisti abbiamo ricevuto in quel tempo una ingenua lettera di un nostro compagno, il quale criticava questo modo di comportarsi della R. A. I. e augurava una situazione in cui non solo tutti potessero parlare alla R. A. I., ma si stabilisse anche una rubrica speciale destinata agli argomenti dell'opposizione. « Sarebbe bello — scriveva questo nostro compagno — e ci guadagnerebbe la stessa democrazia se in uno dei due giornali radio della sera si potesse ascoltare la voce dell'opposizione al Parlamento italiano ».

Anche a me sembra che questo corrisponda perfettamente al costume di un paese democratico. Ma alla radio, quale essa si è dimostrata in questi ultimi cinque anni, è perfettamente inutile chiedere un atteggiamento di questo genere.

Non vi è del resto nessuna meraviglia che la radio si comporti in questo modo, dato le

persone che la dirigono. È stato già documentato che nella radio si è annidata una forte schiera di ex fascisti e perfino di ex aderenti alla repubblica di Salò. È gente che ha dato prova di faziosità e che ha contribuito a diffondere il veleno dell'antidemocrazia durante il ventennio in Italia. Questa gente continua oggi a fare la stessa cosa, si è messa al servizio di un diverso padrone e mostra la stessa docilità della spina dorsale, mostra la medesima faziosità e il medesimo servilismo. Questa gente ha tutta l'aria di essere una turba di topi che ha finalmente trovato il proprio formaggio. Essi fanno là dentro tutto ciò che vogliono, sicuri che nessuno si disturberà per controllarli. A questa gente si potrebbe benissimo applicare quello che diceva il nostro grande Carducci a proposito dei cavalieri di industria calati a Roma negli ultimi decenni del secolo passato: « Se il tempo brontola — finiam di empire il sacco; — poi venga anche il diluvio; — sarà quel che sarà ».

Questa gente si infischia delle nostre critiche e della commissione parlamentare di vigilanza, perché sa che c'è o, per meglio dire, sa che c'è stato un governo che la protegge e ai cui fini essa risponde.

Vi sono casi recenti che hanno dimostrato come questa indignazione per il modo di procedere degli uomini della radio sia passata anche al di là dei ranghi della opposizione. Certi redattori della radio fanno infatti quello che vogliono, non soltanto per quanto concerne il servizio di informazioni o il giornale radio, ma anche per iniziative di carattere più delicato. È apparso ultimamente sul *Popolo*, organo ufficiale della democrazia cristiana, un corsivo in cui i nostri colleghi di quel giornale deplorano che il premio « Italia » di 7 milioni sia stato assegnato ai redattori della R. A. I. stessa. In che modo si è arrivati a questa assegnazione? È un premio questo per cui occorre scegliere in un certo senso i candidati ed è proprio la R. A. I. che ha il diritto di sceglierli. In breve, i candidati della R. A. I. sono risultati vincitori. Chi erano questi candidati? Erano: il signor Piovesan, consulente legale; il signor G. B. Angioletti, consulente della R. A. I.; il signor Labroca, funzionario della R. A. I. Questo ai tempi antichi veniva chiamato: fare le tagliatelle in famiglia. L'importante è che lo stesso *Popolo*, cioè l'organo della democrazia cristiana, abbia sentito il bisogno di protestare contro questa evidente vergogna.

In genere si sente che nell'attività quotidiana della R. A. I., di questo potente organo di informazione, si è creata quella atmosfera

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 OTTOBRE 1953

di irresponsabilità che era propria di certi organi di propaganda del regime fascista. Ad esempio, in questi ultimi tempi la radio ha istituito una rubrica «Arti e mestieri», nella quale si fanno parlare dei lavoratori. Giorni fa, l'11 ottobre, nel corso di questa rubrica hanno parlato l'architetto Piacentini, il ministro Rubinacci (al quale inviamo il nostro augurio di pronta guarigione) e dei muratori, i quali hanno detto che erano poveri muratori dispersi nelle regioni d'Italia, venuti a Roma, dove si trovavano benissimo. Poi si è scoperto che questi «muratori» erano tre redattori della R. A. I., di cui voglio fare i nomi affinché passino non dico alla storia, ma alla cronaca di questa era: Jimmy Zagor, Aldo Ceccherini, Rico Masi. Tutto questo si fa alla radio. Non sono cose enormemente gravi, d'accordo, ma ciò che impressiona è l'atmosfera che questi casi denotano. Ci troviamo dinanzi ad un gruppo di persone che sente di poter fare tutto ciò che vuole perché si sente protetto da una certa solidarietà politica, perché si sente al servizio di un partito o di un gruppo di partiti, e pensa di poter fare il proprio comodo.

Tutto ciò è immensamente pericoloso e dannoso per il nostro paese perché ritarda l'educazione democratica del popolo. Riflettete a quello che debbono pensarne tanti contadini, operai, uomini semplici! Cosa debbono dire questi uomini quando si accorgono che la R. A. I. non è più un servizio di informazione obiettivo, imparziale, sereno, sottratto all'esplosione delle passioni politiche, ma è invece l'organo di una fazione? Questa gente umile e semplice, che abbiamo il dovere di elevare politicamente, arriva facilmente alla conclusione che quando un partito giunge al vertice della cosa pubblica ha il diritto di fare tutto ciò che vuole e non vi è più alcun limite che non possa essere calpestato da questa volontà faziosa.

La mia conclusione è questa, ed è rivolta soprattutto agli uomini di questo Governo nel quale ci è sembrato di intravedere una volontà — per quanto estremamente tenue — di cambiare qualcosa nel clima politico del nostro paese: vi è stata una R. A. I., fino al 1947, la quale obbediva a quei criteri che ho accennato e che ho desunto da quel fascicolo del direttore del giornale radio, Piccone Stella. Erano criteri di obiettività e di indipendenza da tutti i partiti. Nessuno può contestare che in seguito, negli ultimi anni, si siano adottati dei criteri completamente diversi. Vogliamo sapere se rispondevano alla moralità di un governo democratico i

criteri del 1945 e del 1946, o se vi rispondono i criteri prevalsi nell'ultimo quinquennio. Il Governo deve rispondere a questo nostro interrogativo. (*Applausi a sinistra*).

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

FARINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche quest'anno, in sede di discussione del bilancio delle poste e telecomunicazioni dedicherò il mio intervento al problema delle trasmissioni radiofoniche alle quali si aggiungono ora quelle televisive, per giudicare se Ministero e direzione della R. A. I. con i loro atti e il loro indirizzo nel dirigere questo importante servizio pubblico soddisfino o no le giuste esigenze dei radio abbonati e dei radio ascoltatori, esigenze di sana amministrazione, a difesa degli interessi economici dello Stato e degli stessi radio abbonati, esigenze di obiettività e di verità dell'informazione di tutta la programmazione radiofonica passata in onda dai microfoni della R. A. I.

Potrei dire che sono stato costretto a riprendere la parola su questo importante problema, come già hanno fatto recentemente alcuni colleghi al Senato, perché malgrado le ripetute critiche fatte l'anno scorso in sede di discussione di bilancio, malgrado le ripetute denunce di abusi, di falsi e riguardanti la faziosità della R. A. I. (critiche, denunce e accuse corredate da una documentazione precisa, concreta e inoppugnabile), è mancata non solo la risposta, una qualsiasi risposta e pur doverosa per chi vanta ad ogni momento il proprio atteggiamento democratico, da quell'ineffabile ex ministro che porta il nome di Spataro (non v'è peggior sordo di colui che non vuol sentire), ma anche i dirigenti della R. A. I., fascisti e non, con alla testa Ridomi, hanno fatto orecchio da mercante come se nulla fosse avvenuto, se nulla fosse stato detto, se i documenti presentati al Parlamento, per dimostrare la verità e la giustezza delle critiche, non riguardassero menomamente questi impavidi signori dalle facce di bronzo e dalla inqualificabile protervia.

Ma v'è di peggio (se così può dirsi). Una mozione presentata nel 1951 da numerosi parlamentari di diversa parte politica è finita sempre in fondo all'ordine del giorno, e quindi non è stata posta in discussione essendo sopraggiunto lo scioglimento della Camera.

Questo fatto è estremamente indicativo e dimostra in modo molto preciso la ferma volontà dell'ex governo De Gasperi e del suo ministro Spataro di non consentire in alcun

modo una approfondita discussione sulla scabrosa questione della R. A. I., di non riconoscere il diritto del Parlamento di occuparsi e controllare quanto avviene alla R. A. I., in dispregio degli interessi, delle esigenze della collettività e dello Stato, e dei principi di una vera e sana democrazia. E quel che più stupisce è che la stessa Presidenza della Camera sia apparsa come benevola e disposta a prestarsi a soddisfare tali manovre volte ad impedire che la mozione di critica alla R. A. I. fosse infine portata in discussione.

E perciò alla R. A. I. le cose sono continuate ad andare come prima, anzi peggio di prima, nel più grande disprezzo del diritto dell'opinione pubblica, del diritto dei radio abbonati, malgrado le innumerevoli proteste che alla R. A. I. sono continuate a giungere da ogni punto d'Italia con telegrammi, con ordini del giorno, con riunioni locali imponenti, per esempio come quella di Bari, di Ravenna, ecc., e di cui la R. A. I. ben si è guardata di informare il pubblico degli ascoltatori e nemmeno la commissione parlamentare di controllo che avrebbe il diritto, secondo legge, di essere messa al corrente di queste proteste come elemento fondamentale formativo del suo giudizio nell'espletamento pieno e completo della sua funzione.

Costoro, questi Ridomi, Sernesi e congregati, sotto l'usbergo ieri dell'onorevole Spataro e di tutto il governo, e oggi col vostro beneplacito, onorevole ministro, si ritengono in diritto di considerare la R. A. I. come un proprio incontrastato dominio, ove essi possono a lor piacimento fare e disfare, si ritengono in diritto di poter trasformare questo importante servizio pubblico, che dovrebbe servire a trasmettere notizie di fatti realmente accaduti, imparzialmente scelti ed obiettivamente riferiti nei loro esatti particolari e nel modo più corrispondente all'interesse pubblico, in uno strumento fazioso, al servizio di una cricca di politicanti reazionari, al servizio di una politica di parte che urta o offende le opinioni, le esigenze e il sentimento di milioni di italiani, di milioni di radio abbonati, dei radio abbonati, poi, che son quelli che, col canone di abbonamento, forniscono alla R. A. I. i mezzi necessari al suo vivere e al suo lavoro.

Ma a chi, dunque, appartiene la R. A. I., signor ministro? A chi questo servizio deve servire?

Forse che i fascisti, appollaiati e ben sistemati al vertice dell'apparato radiofonico, hanno il diritto di lanciare il fatidico grido: a noi?

E i democristiani, che con Spataro hanno tanto brigato e fatto per assicurarsene il controllo e lo sfruttamento ai loro fini politici, non hanno proprio nulla da dire?

Ci risponda, onorevole ministro, ci tolga da questo amletico dubbio e dica apertamente, con onestà, ai radio ascoltatori, a tutti i democratici italiani, se non cercherà di porre, infine, rimedio allo sconcio di questa radio italiana, che non ha nulla di italiano, che serve interessi economici e finanziari sui quali bene sarebbe sollecitare lo sguardo dell'autorità amministrativa statale e forse dello stesso potere giudiziario, questa radio che è strumento di inganno e di frode politica. Perché, vede, onorevole ministro, nulla, assolutamente nulla è cambiato alla R. A. I.; non è cambiato il metodo, non è cambiato l'indirizzo, nulla è cambiato per quanto concerne l'inquadramento; i fascisti restano e dominano: Ridomi, Pugliese, Sernesi, eccetera, sono restati ai loro posti, malgrado le accuse, talune delle quali molto gravi, che sono state levate contro di loro e che non sono state smentite.

Si cacciano via Nilla Pizzi e Gino Latilla, troppo democratici. Si immettono figli di papà, e ancora fascisti.

Il figlio del ragioniere Salvino Sernesi, direttore della R. A. I., solo a questo titolo è oggi il fornitore per il sud del giornale della televisione. Ma i fascisti che dirigono la R. A. I. non tarderanno ad adeguare l'organizzazione, come si esprime Ridomi, al regime democratico ed allineeranno al giovane Sernesi un'altra ventina di volenterosi signori incompetenti ma ben raccomandati dai gerarchi della democrazia cristiana, che andranno ad allungare la schiera di quei valentuomini che si chiamano Veltroni, Luca Di Schina, Crema-scoli, Berani, Ortensi, ecc. Ad aggiungersi ai vecchi strumenti fascisti, ai Ridomi, Sernesi, Fucile, Mori, Madori, Frascetti, ecc., recentemente è stato assunto alla direzione della radio Milano l'ex fascista ingegner Mario Bevilacqua che nel 1945 venne estromesso dal C. L. N. aziendale. Costui è responsabile di collaborazionismo coi tedeschi poiché, oltre all'aver inviato nel nord, alla vigilia dell'abbandono di Roma, da parte dei tedeschi, molta parte dell'attrezzatura tecnica di quella sede radiofonica, si sostituì con entusiasmo agli annunciatori datsi alla macchia: egli che a quel tempo era vicedirettore compartimentale di radio Roma e perciò non tenuto alla lettura dei notiziari, si sostituì agli annunciatori per trasmettere dal microfono il famigerato proclama che il criminale di

guerra Kesserling diramò nel settembre 1943, dopo l'occupazione della capitale. Non un annunciatore volle mettere la sua voce al servizio del maresciallo nazista; ma egli, ingegnere Mario Bevilacqua, egli sì.

Ed oggi il signor Ridomi lo ha premiato nominandolo direttore di radio Milano.

Gli italiani possono facilmente immaginarsi che cosa possono attendersi da questo figuro; non certo l'obiettività e l'onestà dell'informazione.

Anche la direzione della R. A. I. ha fatto un altro acquisto. Si tratta dell'avvocato Saverio Cilenti già capo servizio dello spettacolo presso l'unione fascista degli industriali romani, nominato recentemente nientemeno « direttore centrale a disposizione del direttore generale ». A completare il quadro, qualche mese fa fu assunto alla R. A. I. anche il fratello di Valerio Borghese.

Come si vede il perfezionamento dell'opera di fascistizzazione della R. A. I. prosegue con metodo, e l'opera del Ridomi segue il suo naturale indirizzo: come può essere tollerato tutto questo?

Dire però che nulla è cambiato alla R. A. I. non sarebbe giusto: qualche cosa è cambiato alla R. A. I. dal 1952 al 1953.

Il 26 gennaio 1952 con decreto del Presidente della Repubblica n. 180 è stata inaspettatamente, alla chetichella, all'insaputa degli interessati più diretti, all'infuori del Parlamento, è stata rinnovata la convenzione alla R. A. I. sul servizio di radiodiffusione e la R. A. I. otteneva anche il monopolio della televisione circolare.

La convenzione con la R. A. I. è stata quindi rinnovata con circa un anno di anticipo sulla data di scadenza.

Perché questo? Perché tanta fretta?

Evidentemente ciò ha servito per mettere Parlamento e paese inopinatamente dinanzi al fatto compiuto.

Si è voluto sfuggire ad un inevitabile dibattito. Si è voluto mettere al sicuro i capitalisti della S. I. P. da eventuali rischi che lunghe trattative, trattative pubbliche, avrebbero comportato.

Si sa che i gruppi finanziari lottano a morte fra loro, anche e specialmente all'interno della democrazia cristiana, e nulla poteva assicurare alla S. I. P. l'incontrastata vittoria. Rischio più grande poi, alla vigilia del 7 giugno, era che perdendo la democrazia cristiana le posizioni di assoluta maggioranza, questa fosse stata costretta a patti con altre formazioni o parti politiche certamente meno tenere per gli affaristi

della S. I. P., le quali vedono il problema della R. A. I. e della sua funzione pubblica in modo assai diverso dagli speculatori e dai democristiani.

Sappiamo che a giustificazione di questo antidemocratico atteggiamento potete, signor ministro, richiamarvi all'articolo 168 del codice postale approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, legge fascista, e ancora valida, che ha dato modo al vostro predecessore d'ignorare paese e Parlamento. Ma voi non dovevate e non potevate sottrarre al giudizio del Parlamento e del paese una questione di così grande importanza politica che comporta un così ingente movimento di capitali, e seri e gravi impegni finanziari per l'economia della nazione e per il bilancio dello Stato. Questi interessi, onorevoli colleghi, non possono e non potevano essere sacrificati o benignamente abbandonati allo sfruttamento di affaristi senza scrupoli, alle operazioni speculative del capitale monopolistico.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a nome di un gruppo di deputati di diversa parte politica che rappresentano in questo Parlamento l'Associazione radio ascoltatori e radio abbonati, la quale conta oggi in Italia migliaia di aderenti, ho avuto l'incarico di dichiarare dinanzi al Parlamento che l'atto con il quale questa convenzione è stata legalizzata deve considerarsi nullo; ed è nullo per gravi e scandalose irregolarità che hanno condotto alla firma di essa e alla promulgazione del relativo decreto. L'Associazione radio abbonati, alla luce dei fatti, considera quanto è avvenuto a proposito di questa convenzione come una manifestazione di grave irregolarità di cui si sono resi colpevoli alcuni dirigenti della democrazia cristiana, volta ai danni dello Stato e della massa pagante dei radio abbonati; e pertanto l'A. R. A., a difesa dell'interesse pubblico, si propone, oltre a condurre un'azione tendente alla revisione della convenzione, di adire anche l'autorità giudiziaria, se si ravviserà esservi in questo atto estremi di reato, per il ripristino della morale della legge e della giustizia.

Ma veniamo ai fatti: nel dicembre del 1952 scadeva la convenzione stipulata nel 1927 tra la allora « Eiar » e lo Stato. Questo problema, dati gli ultimi avvenimenti (guerra, caduta del fascismo, ordinamento democratico assunto dalla nazione italiana) doveva non poco preoccupare la S. I. P., proprietaria della maggioranza del pacchetto azionario della R. A. I., che non poteva certo cullarsi nella speranza che al Parlamento di

una Repubblica democratica sarebbero sfuggiti i particolari di una convenzione stipulata nel solo interesse del concessionario. Provvide perciò subito la S. I. P. ad affiancarsi al partito politico che aveva nelle elezioni per la Costituente raccolto il maggior numero di voti e che nei lavori della Costituente stessa chiaramente dimostrava di essere deciso ad assumere la difesa e specialmente l'eredità di tutte le speculazioni e di tutti gli speculatori. Fu allontanato perciò dalla presidenza l'integerrimo Arturo Carlo Jemolo, e l'onorevole Spataro assunse la presidenza stessa. Ritengo che questo parlamentare sia stato uno dei primi gerarchi democristiani ad iniziare quella che poi divenne la scalata in massa dei dirigenti del partito clericale ai posti di direzione degli enti e delle società finanziarie ed industriali.

L'uscita dal Governo dei partiti di sinistra venne salutata con gioia dalla R. A. I. e tutti i servizi giornalistici di questa azienda furono mobilitati per chiarire agli italiani l'opportunità e la necessità del gesto compiuto da De Gasperi: molti si lasciarono convincere, molti non furono convinti, ma nessuno sospettò che la voce dell'annunciatore riflettesse la profonda soddisfazione dei grossi capitalisti della S. I. P. che con l'uscita dei partiti di sinistra dal Governo cominciavano a sperare di poter ripetere il colpo della convenzione a tutto riposo, colpo che tanto bene riuscì nel 1927 con il regime fascista.

L'onorevole Spataro legò perciò alle sue fortune della R. A. I. e si iniziò la ricostruzione di questa società uscita dalla guerra con un patrimonio immobiliare quasi intatto e con sensibili danni negli impianti tecnici, danni dovuti, nella maggior parte, alla collaborazione strettissima di gran parte dei dirigenti dell'«Eiar» con l'esercito repubblicano ed i tedeschi. La ricostruzione venne compiuta: e venne compiuta, inutile dirlo, a spese dello Stato e degli utenti con mutui I. M. I. ed I. M. I.-Erp. e aumenti del canone di abbonamento. Scarsissimo fu l'apporto da parte dei capitalisti di denaro fresco.

Come lo Stato si è cautelato a nessuno è dato sapere.

Nel frattempo, l'esigenza sentita in Italia di un servizio di televisione e l'adoperarsi di alcuni gruppi finanziari, estranei alla S. I. P., per ottenere una autorizzazione ad iniziare i necessari esperimenti, costrinsero la R. A. I. a stringere i tempi per assicurarsi il rinnovo della concessione per la radio diffusione e la concessione, anch'essa in esclusiva, per la televisione. Un piano venne così affrettata-

mente presentato al ministro delle poste e telecomunicazioni da questi passato per lo studio al Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni. A questo punto l'onorevole Jervolino, ministro delle poste e telecomunicazioni, veniva licenziato e l'onorevole Spataro veniva chiamato a sostituirlo.

Il piano presentato dalla R. A. I. veniva intanto studiato dal Consiglio superiore tecnico delle comunicazioni e l'onorevole Spataro, divenuto finalmente ministro, non volle accorgersi che tanto valeva far studiare questo piano al consiglio di amministrazione della R. A. I. stessa.

Sentite, onorevoli colleghi, lo scandalo: questo consiglio ministeriale che doveva studiare il piano della R. A. I. era composto di uomini della stessa R. A. I.

Infatti, la maggioranza dei componenti del Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni è formata da uomini che per una ragione o l'altra sono legati alla R. A. I.: il professore Antonio Carrelli è infatti vicepresidente della R. A. I., il professor Ugo Bordoni (deceduto il 17 gennaio 1952) era consigliere di amministrazione della R. A. I. e presidente della Holding Stet, la quale comprende anche la S. T. I. E. L., società telefonica con capitale di proprietà, manco a farlo apposta, della S. I. P.; e consiglieri di amministrazione della R. A. I. sono anche l'ingegnere Albino Antinori, ispettore tecnico superiore delle telecomunicazioni e il professore Vittorio Gori. L'ingegnere Lenzi e l'ingegnere Calvanese sono dipendenti dell'Antinori all'ispettorato delle telecomunicazioni; il professore Scipione Treves, a Torino, è consigliere delegato della unione nazionale aziende produttrici e consumatrici di energia elettrica e, come tale, legato alla S. I. P.

Come questa gente poteva giudicare imparzialmente e nell'interesse dello Stato? Cosa poteva fare del piano presentato dalla R. A. I. un consiglio tecnico così composto? Evidentemente nulla più di quanto ci dice l'ingegnere Sergio Bertolotti, dirigente della R. A. I., sull'annuario 1952 edito a cura della R. A. I. stessa: « Il Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni nella sua seduta del 9 maggio 1951 ne approvava la realizzazione della prima fase, auspicando inoltre che il servizio di televisione venisse affidato in esclusività alla R. A. I., in considerazione delle benemerite acquistate in questo campo e della sua efficiente attrezzatura tecnica ». In seguito a tale parere (è sempre Sergio Bertolotti a parlare), e su proposta del ministro delle poste e telecomunicazioni, onorevole Spataro, il Presidente della Repubblica in data 26 gennaio

emanava un decreto con il quale veniva approvata e resa esecutiva la convenzione per la concessione in esclusiva dei servizi di radio-diffusione e televisione alla R. A. I.

Ma vi è ancora di peggio, onorevoli colleghi. La convenzione venne firmata per la R. A. I. dal dottor Ridomi, presidente della società, e per il Ministero delle poste e telecomunicazioni dall'ingegnere Albino Antinori che è, sì, ispettore tecnico superiore delle telecomunicazioni, ma è anche consigliere di amministrazione della R. A. I. Questa convenzione è dunque stata preparata e firmata da uomini della R. A. I., legati economicamente alla R. A. I. e che perciò non potevano dare alcuna garanzia di saper difendere gli interessi dello Stato e della collettività. Una cosa quindi fatta in famiglia, poiché è certo che l'intervento di uomini non legati alla R. A. I. avrebbe certamente intralciato una operazione così bene congegnata e, poi, condotta a termine in quel tale modo.

Ma qui, onorevoli colleghi, si pone un problema che è nel contempo di carattere morale, politico e giuridico: può consentirsi che con tali sistemi, immorali e di assai dubbia legalità, si decida di così grandi interessi che impegnano lo Stato e la collettività? Può consentirsi che con questi metodi si difendano interessi speculativi e privatistici in contrasto con gli interessi generali della nazione, snaturando il carattere di servizio pubblico della R. A. I.?

Vorrei domandare ai colleghi esperti in materia di diritto amministrativo se in questo succedersi di atti, se nel modo con il quale si è giunti alla firma della convenzione che assicura alla R. A. I. il monopolio delle trasmissioni radiofoniche e televisive per altri 20 anni, non vi siano elementi che comportino la nullità del contratto; se tale convenzione cioè, preparata e sottoscritta in modo così scandaloso, non possa e non debba, in nome degli interessi superiori della nazione, essere inficiata di invalidità e di nullità e se l'onorevole ministro delle poste e telecomunicazioni, che deve essere geloso custode degli interessi della sua amministrazione e dello Stato, non debba richiamare l'attenzione del Consiglio di Stato su questa questione, sulla anormalità ed illegalità di quanto a questo proposito è avvenuto, per dichiarare la nullità dell'atto.

Certo è che un riesame di tutta la questione si impone. Non è possibile che un regime democratico, basato su principi di democrazia sostanziale, possa consentire ed ammettere che convenzioni di tale importanza, che investono principi di diritto pubblico e di inte-

resse finanziario della nazione, possano essere conclusi estraniando paese e Parlamento dal diritto di controllo e di decisione. Questo hanno ben compreso e voluto solennemente affermare i senatori della Repubblica testè, in occasione della discussione sul bilancio delle telecomunicazioni. Il Senato in quella sede ha approvato all'unanimità un ordine del giorno del senatore Gravina che impegna il Governo a non rinnovare le concessioni telefoniche di imminente scadenza senza sottoporre prima la questione all'esame del Parlamento.

E questo può e deve essere fatto anche a proposito della convenzione firmata con la R. A. I., anche se è stata convalidata con decreto presidenziale apparso sulla *Gazzetta ufficiale*. Un riesame della convenzione si impone. Noi pertanto le chiediamo, onorevole ministro, di voler investire Camera e Senato della questione perché, nella pienezza dei loro poteri, possano convalidare, emendare o respingere la convenzione nell'interesse dei radio abbonati e nell'interesse superiore dello Stato.

Altra grave questione sulla quale occorre che al Parlamento siano dati chiarimenti espliciti riguarda le modificazioni intervenute fra i possessori del pacchetto azionario della R. A. I. ed il passaggio della maggioranza delle azioni all'I. R. I.

Come è avvenuta questa operazione? Quanto è costata all'erario? Mistero. Non se ne ha traccia in alcuno dei bilanci finanziari né in quello delle poste e telecomunicazioni né in quello stesso della R. A. I. Quello che è certo è che il passaggio della maggioranza delle azioni all'I. R. I. è avvenuto, ma quello che lascia perplessi è il modo come queste azioni sarebbero passate all'I. R. I. In proprietà? Di proprietà la nuova convenzione non parla: si parla, invece, di titolarietà. Ridomi nella sua relazione accenna invece qualche volta alle azioni di proprietà I. R. I. E se queste azioni sono passate in proprietà all'I. R. I., l'I. R. I. stessa le ha pagate o sono stati espropriati gli azionisti?

Pertanto all'assemblea degli azionisti della R. A. I. del 30 aprile 1952, Ridomi comunicò agli azionisti l'avvenuta firma della convenzione ed i relativi obblighi derivanti: aumento del capitale sociale, passaggio all'I. R. I. della maggioranza assoluta delle azioni, modifica dello statuto, ecc. In questa assemblea il consiglio di amministrazione si presentò dimissionario in omaggio alla consuetudine per il passaggio della maggioranza azionaria. Qui evidentemente comincia la

farsa; in quella data non era avvenuto nessun passaggio. Tale passaggio, come ho detto prima, venne per la prima volta portato a conoscenza degli azionisti come uno degli obblighi della nuova convenzione. Ciò nonostante, il consiglio si dimise, ma venne rieletto con le stesse persone (ad eccezione del professore Bordoni, defunto, e del dottor Luraghi). Al posto di questi due venne eletto solo il professore Giampietro Dore, poiché la convenzione fissa in dieci i consiglieri di nomina dell'assemblea. A questi si aggiungono poi sei consiglieri di nomina governativa.

Solo nell'assemblea degli azionisti della R. A. I. del 22 gennaio 1953 Ridomi afferma che nel periodo dal 30 aprile 1952 al 22 gennaio 1953 è stato ottemperato a tutti gli adempimenti previsti dalla nuova convenzione e sottolinea: modifica allo statuto; aumento del capitale; passaggio all'I. R. I. della maggioranza azionaria; apposizione del vincolo limitativo della trasferibilità delle azioni di proprietà I. R. I.; modifica del consiglio di amministrazione con l'aumento da 4 a 6 consiglieri di nomina governativa; ecc. Logicamente, quindi, era in questa data che, avvenuto il passaggio della maggioranza del pacchetto azionario, il consiglio doveva presentarsi dimissionario. Invece con misura di ordinaria amministrazione, ai sensi dello statuto, per sorteggio, sono dichiarati decaduti i consiglieri Paces, Protto e Braidotti che poi vengono rieletti.

Abbiamo così che gli stessi uomini che formavano il consiglio di amministrazione della R. A. I. nel 1951 (non si parlava ancora di nuova convenzione) lo hanno formato nel 1952 (data in cui la nuova convenzione era stata firmata) e lo hanno formato nel 1953 con la nuova convenzione operante. La presenza degli stessi uomini ci obbliga a chiederci se la maggioranza azionaria si sia veramente spostata con il passaggio all'I. R. I. della maggioranza delle azioni.

Chi rappresentavano, in effetti, gli uomini che erano nel consiglio di amministrazione nel 1951 e vi sono ancora oggi? L'avvocato Attilio Paces rappresenta la S. I. P. detentrici al 1952 del 98 per cento delle azioni della R. A. I. Il commendator Camillo Protto: piccolo azionista, presidente dell'A.S.C.O.T. (associazione delle concessionarie telefoniche), uomo di fiducia della *holding* telefonica S. T. E. T. Della S. T. E. T. fa parte la S. T. I. P. E. L., il cui pacchetto azionario è della S. I. P. Ferrari Aggradi, segretario generale del C. I. R. (grande amico di De Gasperi). Dottor Braidotti Mario, sindaco della

Terni, Maccarese, Finmeccanica, Finsider, Banco di Roma. Sarnesi Salvino, proviene dalla Banca nazionale del lavoro. Bordoni Ugo (defunto): presidente della S. T. E. T. (vedi Protto).

A questi uomini si aggiungono i professori Carrelli Antonio e Gori Vittorio che non hanno alcun legame serio con il grande capitale, e il professor Giampietro Dore che, se non sbaglio, è un noto pubblicista cattolico.

Per finire c'è Ridomi, che è servito a Spataro per non lasciare alla R. A. I. un uomo pericoloso alla sua cricca. Da questa esposizione risulta che gli uomini che rappresentano nel consiglio interessi economici, gli uomini legati al grande capitale sono: Paces, Braidotti, Sarnesi e Ferrari Aggradi. È inutile parlare del Bordoni, defunto.

Ora: Paces per la S. I. P. (società controllata dall'I. R. I.), Braidotti per le aziende in cui è interessato, che sono tutte aziende controllate dall'I. R. I., Protto, per le telefoniche, di cui 3 su 5 sono unite nella S. T. E. T. che è controllata dall'I. R. I., Sarnesi per la Banca nazionale del lavoro che è controllata dall'I. R. I., sono tutti uomini di fiducia del capitale che il capitale stesso ha ceduto all'I. R. I.

Nulla perciò poteva cambiare nel consiglio di amministrazione della R. A. I. con il conclamato passaggio all'I. R. I.: gli stessi uomini che elaboravano la politica di questa azienda nel 1951 continuano oggi tranquillamente a dirigere il monopolio radiofonico.

Alla luce di questi elementi a me pare, e credo che questo debba essere il parere di tutti gli onesti, che sia indispensabile che il ministro Panetti non si limiti a fare dichiarazioni laconiche, ma sia in obbligo di dare al Parlamento ampi e completi chiarimenti: apra un'inchiesta, onorevole ministro! Una inchiesta ministeriale che ci illumini su questi fatti, onorevole ministro, è indispensabile e doverosa.

Con la convenzione del gennaio 1952 veniva concesso, con il rinnovo del monopolio sulle radio audizioni circolari, anche il servizio in esclusiva della televisione. Alla luce di questo importante avvenimento forse può meglio comprendersi innanzi tutto la natura, il carattere e i fini reali del passaggio della maggioranza del pacchetto azionario della S. I. P. all'I. R. I. Questa operazione può apparire, come una tendenza che sarebbe democratica se così fosse, a sminuire nella forma il carattere privatistico e speculativo dell'azienda R. A. I.; in effetto essa serve e ha servito a mascherare l'intervento dello

Stato per garantire alla R. A. I., in gravi difficoltà finanziarie, l'afflusso di denaro fresco. Si parla di 11 miliardi. È quindi lo Stato che si accolla in questo modo i maggiori oneri delle installazioni delle televisioni.

Ciò è stato confermato dallo stesso ministro Panetti, ed io non credo che egli voglia smentire se stesso. L'onorevole ministro Panetti nel discorso inaugurale pronunciato a Milano in occasione dell'apertura della mostra della radio e della televisione ha annunciato che dei quattro conduttori del cavo coassiale attualmente in via di installazione due sono destinati alla televisione. Vale forse la pena di aggiungere che un sol metro di tale cavo, con relativa messa in opera, costa la bella cifra di lire 19 mila circa. Se è vero che di essi si avvarranno anche l'azienda telefonica dello Stato e le società telefoniche, è altrettanto vero che solo lo Stato pagherà e paga l'elevato costo del cavo e della sua posa.

Certo, la televisione dovrà pagare a sua volta un canone di affitto per l'uso dei cavi coassiali, ma come è detto dalla convenzione, pagherà « nei limiti consentiti dalle condizioni di bilancio ». E si sa come va a finire...

E anche qui vorremmo porre al ministro la stessa domanda a nome dei cittadini italiani; quanto è venuta e viene a costare allo Stato questa operazione? Quale è la contropartita con la quale lo Stato si cautela nell'interesse dell'erario? E perché, infine, la R. A. I. ricorre allo Stato e non utilizza i profitti accantonati?

Il perché cercherò di dirlo io fra poco.

Ma pregiudizialmente consentitemi alcune osservazioni riguardanti l'indirizzo seguito nel solo interesse del capitale privato. L'aver voluto far nascere il servizio di televisione in Italia sotto l'insegna del monopolio è certamente un errore che i contribuenti italiani e gli utenti del servizio sconteranno. Sconteranno con i canoni elevatissimi, canoni che tra l'altro faranno da freno al diffondersi della utenza televisiva, con danno anche dell'industria che i relativi apparecchi fabbrica; sconteranno con il conferimento nel quale precipiteranno i programmi televisivi. Cosa si può infatti sperare dai piccoli uomini del tipo di Giulio Razzi, Sergio Pugliese, Virgilio, Fucile, Mori, Passante, Amadori, e dal centinaio e più di altri dirigenti della R. A. I., molti dei quali posseggono appena i requisiti necessari per assumere un posto appena appena di concetto?

Sin dal 1948, a conoscenza delle realizzazioni ottenute in altri paesi nel campo della televisione, in Italia doveva cominciarsi a

studiare tale problema. Questo si capisce a non voler esaminare, visto che l'attuale Governo ne ha profonda repugnanza, la possibilità di nazionalizzare questo servizio. Il Ministero delle poste e telecomunicazioni con i suoi organi tecnici, primo tra i quali l'Istituto superiore delle telecomunicazioni, avrebbe dovuto studiare un piano di realizzazione e non mortificarsi a studiare quello presentato dalla R. A. I. Purtroppo i tecnici, per la maggior parte valorosissimi, dell'amministrazione statale delle poste e telecomunicazioni sono stati paralizzati dalla collusione degli interessi di partito dei titolari del Ministero e di quelli economici delle aziende concessionarie (telefoniche, R. A. I., ecc.). La televisione avrebbe attirato molti industriali ai quali non sarebbe sfuggita la convenienza, alla luce anche delle ben note fortune della R. A. I., di iniziarsi a tale attività. Le varie iniziative sarebbero state indirizzate nel quadro del paese che doveva essere stato preparato, nell'interesse nazionale, dagli organi competenti. Nel sud, nel caso che queste iniziative fossero state insufficienti o addirittura fossero mancate, avrebbe dovuto sopperire l'intervento dello Stato appoggiato ai vari enti che dovrebbero essere interessati al Mezzogiorno, Cassa per il Mezzogiorno, Banco di Napoli, Banco di Sicilia, ecc. Questo intervento avrebbe potuto essere il banco di prova dei tecnici e degli organizzatori dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni; questi uomini sarebbero stati così sottratti a quel complesso d'inferiorità nel quale li mantiene l'interesse delle aziende concessionarie. Alla fine dell'esperimento, in base ai dati emersi, si sarebbe potuto passare alla unificazione in un unico ente dei vari complessi con la partecipazione statale; partecipazione statale rappresentata da uomini che avendo lavorato, avendo realizzato, essendosi fatti esperti, avrebbero potuto certamente svolgere nel nuovo ente i compiti assegnati. Non, dunque, la partecipazione statale rappresentata dal funzionario del tale ministero che viene sistemato, perché nella manica del ministro, nei consigli di amministrazione delle aziende controllate dallo Stato; ma partecipazione attiva alla vita aziendale, partecipazione capace di non abdicare al compito di far prevalere l'interesse della collettività sull'interesse dello speculatore. Tutto questo sarebbe stato sconveniente alla sola R. A. I., che, nel migliore dei casi, avrebbe dovuto subire la partecipazione alla gestione del servizio di radio-diffusione e televisione di altri gruppi finanziari, e la partecipazione dello Stato.

Ecco perché tutto questo non si è voluto fare, ecco perché ogni idea di nazionalizzazione viene respinta. L'interesse privato domina tutto. Ecco perché tutte queste preoccupazioni, manovre e atti avevano ed hanno come solo obiettivo di soddisfare gli interessi del capitale privato, cioè della S. I. P., in contrasto con l'interesse dello Stato e della collettività.

Tuttavia la R. A. I., ottenuta la concessione della televisione, versa oggi in una grave crisi d'ordine finanziario che la scuote fortemente.

La concessione del servizio televisivo ha creato serie e grandi preoccupazioni negli amministratori sia per l'entità degli oneri derivanti dagli impianti da costruire che dalle spese di esercizio. Si è perciò corso ai ripari. Ma come? Ai danni della radiodiffusione. Restrungendo le spese per la radiodiffusione nel momento stesso in cui è dimostrato che ancora c'è molto da fare affinché la rete radiofonica soddisfi a tutte le esigenze delle regioni e delle province.

Si legge nella relazione: « Nel settore della radiofonia, si può registrare una tendenza alla contrazione (del personale), che sarà accentuata con il pensionamento, di prossima regolamentazione, degli elementi più anziani al quale non occorrerà fare corrispondere altrettante nuove assunzioni ». E più avanti: « Al contenimento degli organici nel settore della radiofonia ha fatto riscontro (nel 1952) la formazione dei quadri nel settore della televisione, tuttora in via di espansione, che saranno ulteriormente aumentati nel corso del 1953 ». Operazione quindi a danno dell'apparato radiofonico, danno non compensato che in minima misura dal passaggio di personale alla televisione.

Ma come, la R. A. I. mette in pensione gli elementi più anziani?

Alcuni provvedimenti si rivolgono in primo luogo contro il personale e contro le stazioni radio regionali. Primo, si sta preparando un piano di smobilitazione di certi impianti e di licenziamento di salariati e stipendiati. Speciali ispettori sono stati inviati presso le singole trasmissioni per fare proposte concrete a questo fine, per stabilire concretamente il piano di licenziamento. Secondo, si accantonano le rivendicazioni e le richieste di organizzare nuove trasmissioni regionali e non si dà corso a richieste e proposte di miglioramento dei programmi, presentate da enti regionali e provinciali che comporterebbero allargamento della rete e utilizzazione di nuove energie lavorative. Il

consiglio provinciale di Genova, il 22 luglio, ha preso la seguente deliberazione: « Fa voti perché nella trasmissione del programma nazionale siano inserite trasmissioni di carattere regionale dirette alla cultura di massa e tendenti allo sviluppo delle tipiche attività artigiane e all'utilizzo delle masse orchestrali e artistiche della Liguria ».

Non si dovrebbe dimenticare che per l'articolo 9 della convenzione la R. A. I. è obbligata a mantenere in piena efficienza gli impianti esistenti alla data della presente concessione e che risultano dall'allegato A... nonché di provvedere a sue spese e nei termini indicati negli articoli seguenti, alla costruzione, alla messa in opera e alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di radio diffusione e di televisione circolare previsti dall'allegato piano tecnico, ecc.

Ora vi sono regioni che mancano di trasmettente propria, esse sono: l'Umbria, la Lucania e la Calabria. Si notano l'insufficienza dei programmi regionali, programmi senza interesse, nessuna utilizzazione di complessi musicali, teatrali e locali.

Terzo, si sta smobilitando gradualmente radio Bari malgrado la richiesta del consiglio provinciale che ne chiede il potenziamento. Nel marzo si licenzia l'unica annunciatrice Iole Bianca Simoni. Nel marzo ancora la direzione dispone che nelle ore serali presti servizio presso i due trasmettitori un solo operatore. Sempre nel marzo si respinge con nota ministeriale n. 10287 la richiesta di istituire un'orchestra di musica leggera.

Per giustificare un gravissimo provvedimento, lo smantellamento di radio Verona, mentre si preannuncia la smobilitazione di un'altra sede, quella di Catania, Sernesi, con l'ordine di servizio n. 195 dell'8 luglio 1953, afferma che l'organizzazione periferica della R. A. I. poggia sull'elemento « regione », anche per quanto concerne la formazione dei programmi.

Lo stesso Sernesi, invece, in risposta ad una richiesta citata di istituire a Bari una orchestra leggera, avanzata dalle organizzazioni sindacali, risponde con lettera DG/RO 12398 del 18 dicembre 1952 e fa rispondere dal Ministero delle poste (lettera GM/10287 del 5 marzo 1953) che la R. A. I. rifugge dal decentramento per la produzione dei programmi. Essi in effetti vengono allestiti quasi esclusivamente a Roma. A mio avviso il movente di tale accentramento è duplice: da un lato si accentra per poter effettuare più agevolmente, in un'unica sede generatrice di

programmi, un meticoloso e rigido controllo politico; dall'altro lato, evitando contemporaneamente produzione di diverse trasmissioni, in più sedi, si realizza un notevole risparmio, per ovvii motivi. Come sempre, le preoccupazioni politiche e la ricerca del massimo profitto cozzano con gli interessi dei radioascoltatori e, in ultima analisi, del paese. Il relativamente recente raggiungimento dell'unità nazionale e le profondissime differenze di tradizioni, di ambiente e di cultura che caratterizzano la vita nelle varie parti d'Italia, per non parlare della istituzione costituzionale dell'ente regione, dovrebbero imporre ai dirigenti della R. A. I. un indirizzo diametralmente opposto a quello perseguito. Stante le diversità esistenti fra un valdostano ed un siciliano, fra un veneziano ed un calabrese, appare evidente che i programmi della radio italiana dovrebbero essere quant'altro mai differenziati ed articolati, anche per consentire un'ampia ed approfondita trattazione dei problemi peculiari di determinate zone, problemi, che, nel quadro di trasmissioni unificate su scala nazionale ed indifferenziate, possono, nella migliore delle ipotesi, fugacemente essere accennati. Ora, se difficoltà tecniche e di altro genere impediscono che ciascuna regione generi esclusivamente programmi propri, è legittimo esigere che la R. A. I. rinunci alla crociata bandita dal 1947 in poi contro le autonomie dei radiotrasmettitori, che accordi a tutte le stazioni regionali la possibilità di produrre programmi da irradiarsi per gli ascoltatori delle singole regioni, e che tengano conto dei rispettivi gusti, dei rispettivi problemi, delle rispettive tradizioni.

Quarto, si arriva sino a contrarre le spese di amministrazione (sono scomparsi il sapone, le matite, i nastri per macchine d'incisione *Magnetophon*, perfino la carta igienica).

Quinto, molti lavori vengono affidati ad operai a domicilio per compensi irrisori (ritorno all'artigianato).

In confronto a ciò esiste invece un'amministrazione allegra delle spese pazze. Vengono pagate altissime mercedi a qualche centinaio di dirigenti, scandalosi favoritismi che costano cari alle finanze della R. A. I. È vero che le prestazioni di due grandi artisti stranieri Furtwaengler e Von Karajan, ingaggiato per il terzo programma, sono costate alla R. A. I. ben 35 milioni di lire? È vero che l'annunciatrice della televisione di Milano signora Colombo riceverebbe un salario di qualche centinaio di migliaia di lire al mese? È vero che per soddisfare le esigenze dell'in-

gegner Riccardo Mauri, direttore della sede di Genova, la R. A. I. ha comperato per lui un appartamento, pagandolo 15 milioni? È vero che all'ingegnere fascista, ex epurato dagli americani, Damascelli, attualmente direttore di radio Bari, è stata regalata una Fiat 1100, targata Bari 14542 e in ottime condizioni d'uso e per la quale, a titolo simbolico, l'ingegner Damascelli, di sua volontà, ha versato 50.000 lire?

Sono queste alcune delle innumerevoli domande che potremo fare e che faremo occorrendo in sede di discussione di quella mozione sulla R. A. I. mai discussa che presenteremo nuovamente al Parlamento.

★ Spese pazze furono quelle per l'organizzazione del terzo programma. Ma oltre a ciò la R. A. I. si comporta come un'azienda commerciale qualsiasi, impiegando ingenti capitali per lanciare annualmente concorsi propagandistici per l'aumento del numero dei radioabbonati. Citerò solo due casi: il primo e l'ultimo. Per esempio, radio Fortuna, del 1948, è stato dotato di premi per 70 milioni di lire; «Anie 1954», che sarà lanciato fra breve, sarà dotato di vistosissimi premi e fra questi di 30 automobili da 500 cavalli vapore...

PANETTI. *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* 500 cavalli vapore è forse sbagliato. ✕

FARINI. Non badi alle piccole cose! Badi alla sostanza. È un *lapsus*, intendevo dire 500 centimetri di cilindrata! Sono meravigliato che di tutto quanto ho detto l'abbia colpito solo questo. La sua interruzione non è felice. Le cose dette mi pare che siano sufficientemente gravi da obbligarla a riflettere!

Quanto è stato speso dalla R. A. I. per tutti questi concorsi? Somme iperboliche! Non è questa una politica finanziaria di sperpero del pubblico denaro? Non è questa una amministrazione assai allegra nella quale è indispensabile mettere il naso? Si dirà — lo sappiamo — che queste iniziative hanno servito e devono servire per incrementare gli abbonamenti. Niente di meno vero. Si potrebbe anche vedere se le somme erogate a questo fine hanno veramente dato i risultati economici che l'amministrazione della R. A. I. si riprometteva. Comunque, onorevoli colleghi, l'aumento dei radioabbonati si ottiene: primo, col ribasso del canone di abbonamento; secondo, col liberare gli apparecchi radio dalle tasse esose che li rendono inabbordabili alle tasche di grandissima parte di cittadini e danneggiano gli stessi costruttori; terzo, con una campagna radiofonica che collabori alla difesa della piena occupazione operaia, all'aumento delle

mercedi, per il miglioramento del livello di vita delle grandi masse popolari. Ma torniamo, onorevoli colleghi, alla televisione. L'enorme costo degli impianti viene pagato dai radio abbonati. Può la R. A. I. utilizzare i fondi realizzati col canone di abbonamento delle radiodiffusioni per la televisione? Che ne pensano i radio abbonati? È vero che la R. A. I. ha impiegato i benefici dei canoni di abbonamento delle radiodiffusioni di diversi esercizi finanziari per la televisione? È vero che la R. A. I. ha utilizzato per la televisione anche i fondi di quiescenza che avrebbe dovuto accantonare per liquidazione e fondo di previdenza del personale? Se così fosse, ci troveremmo anche qui in presenza di un grave reato di cui dovrete voi, onorevole ministro, investire la magistratura.

Dal bilancio relativo all'esercizio 1952 appare che alla data del 31 dicembre 1952 i fondi di quiescenza per il trattamento di fine lavoro (accantonamenti per liquidazioni e fondo previdenza) gravano nella misura di lire 4.361.825.087. Dopo aver incidentalmente rilevato che tali crediti dei lavoratori fruiscono del privilegio generale di cui all'articolo 2751 del codice civile, si constata, dall'attivo del bilancio, che non esiste disponibilità di tali fondi né in valuta presso casse e banche, né in titoli di Stato, né in titoli azionari. L'unica copertura dei fondi dei lavoratori è costituita dalla voce « impianti, macchinari, immobili e lavori in corso » (lire 11.201.566.486).

La R. A. I., dunque, ha investito, per il proprio tornaconto, il danaro dei suoi dipendenti e, ciò che è peggio, non ha alcuna intenzione (né, credo, possibilità) di riconvertirlo in valuta. Tale situazione di fatto rende praticamente inattuabile l'impegno di istituire un trattamento pensionario, impegno che la società si è assunto con il contratto collettivo di lavoro firmato il 2 agosto 1950 (articolo 43, chiarimenti e verbale) e ribadito con l'accordo sindacale del 31 ottobre 1952. Infatti, in base a norme di legge, l'istituzione di un fondo pensionario comporta l'obbligo dell'erezione in ente morale del fondo stesso e di una serie di garanzie amministrative, fra le quali l'investimento dell'ammontare del fondo in titoli di Stato, ovvero il suo deposito presso la Banca d'Italia. Appaiono quindi chiari i motivi per i quali la R. A. I. ha fino ad ora partecipato a due sole riunioni della commissione paritetica di studio per il trattamento pensionario, commissione costituita da circa un anno e la cui opera è stata costantemente intralciata e sabotata dalla società. La verità è che la R. A. I., malgrado

gli espliciti impegni contrattuali, non vuole istituire il fondo pensionario perché, grazie alla sagace opera dei suoi amministratori, si è messa nell'impossibilità di disporre dei fondi di quiescenza dei lavoratori. Ciò è palesemente dimostrato dalla circostanza che segue. Mentre nella relazione di Ridomi agli azionisti relativa al bilancio 1951 si accenna (annuario R. A. I. 1952, pagina 275) allo sforzo degli amministratori per addivenire alla copertura per l'intera esposizione per fondi di liquidazione e previdenza, in previsione della scadenza della vecchia concessione, che se non rinnovata avrebbe costretto la R. A. I. a procedere alla liquidazione dei propri dipendenti, nella corrispondente parte della relazione relativa al bilancio 1952 manca ogni e qualsiasi riferimento a tale esigenza, tuttora validissima in relazione appunto all'obbligo derivante alla R. A. I. dal già citato impegno contrattuale.

Dei 4 miliardi e rotti di spettanze dei lavoratori, maturate alla data del 31 dicembre 1952, circa 1 miliardo e mezzo è costituito dal fondo di previdenza, mentre la parte residua è il coacervo delle indennità di quiescenza. Ora il contratto collettivo per il regolamento di previdenza per gli impiegati dell'industria, stipulato il 31 luglio 1938 e pubblicato per estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* dell'11 gennaio 1939, dispone, nei suoi articoli 3 e 10, che i contributi per la previdenza debbano essere versati all'I. N. A. Con una serie di proroghe accordate dallo Stato a seguito delle pressioni esercitate dalla Confindustria, il termine della effettuazione dei versamenti dei contributi giacenti presso le aziende è stato differito al 31 dicembre 1953. Ora, indipendentemente dall'istituzione del fondo pensionario, la R. A. I. dovrebbe almeno preoccuparsi di procacciarsi la disponibilità del miliardo e mezzo circa che dovrà essere versato all'I. N. A. entro il 31 dicembre 1953. Ma neppure di tale preoccupazione vi è traccia nella relazione inerente al bilancio 1952.

Per non prendere troppo del vostro tempo lascio da parte l'esame più dettagliato delle varie voci di bilancio della R. A. I., che mi riservo di fare in altro momento o che sarà oggetto di intervento di altri colleghi.

Però da quanto assai succintamente esposto, mi pare sorga l'obbligo e l'urgenza per l'onorevole ministro di intervenire in questa situazione come gli consente la legge e di affidare ad una commissione di esterti, della quale dovrebbe far parte anche un rappresentante dell'associazione radio-ascoltatori,

l'esame più attento e scrupoloso di tutta questa materia, per metterne a conoscenza Camera e Senato affinché Camera e Senato possano trarne le giuste deduzioni.

Noi abbiamo il diritto di sapere e vogliamo sapere come vengono amministrati i denari dei radio abbonati e i mutui concessi dallo Stato.

Ed ella, onorevole ministro, non può rinunciare al dovere che la legge impone, dichiarando, come ha fatto al Senato, che R. A. I. e società concessionarie sono sotto il controllo « qualificato » dell'I. R. I., il quale avrebbe mezzi e uomini per effettuare questo controllo in modo efficace.

Non dubitiamo della capacità tecnica degli uomini dell'I. R. I., ma della impostazione che darebbero a un tale controllo.

Questo deve essere fatto non solo in sede amministrativa (ed ella non può rinunciare, come ho detto, a questo dovere), ma anche in sede politica, e questo è compito del Parlamento, che ella deve investire di questo mandato.

Onorevole ministro, sull'utilizzo dei miliardi della R.A.I. debbono discutere Camera e Senato.

Il monopolio delle radio-emissioni e della televisione non può essere considerato un normale atto amministrativo; il suo bilancio, il bilancio di un servizio di pubblico interesse e di così grande importanza, deve dar luogo ad un ampio dibattito in Parlamento, per gli impegni finanziari che comporta sia a carico del bilancio statale che dei singoli contribuenti.

Noi attendiamo che ella, signor ministro, non rifuggirà dall'adempire a questo dovere, a questo che deve essere impegno della sua coscienza di cittadino e di ministro.

Dovrei ora intrattenervi sulla parte che riguarda la programmazione e l'indirizzo politico della R. A. I. così come si manifesta in particolar modo nel *Giornale radio*.

La trattazione di questo problema sarà fatta dopo di me da altri colleghi, come è già stato fatto dai senatori Cianca e Cappelini al Senato.

Anche per questa materia mi riservo, ci riserviamo anzi, di intervenire, presentando copiosa documentazione nel dibattito sulla mozione che presenteremo nuovamente alla Camera, perché riteniamo nostro dovere di continuare e allargare la critica all'indirizzo politico della R. A. I., ad un indirizzo che offende le opinioni, la coscienza e l'intelligenza di grandissima parte degli ascoltatori; che falsifica i fatti a sostegno di una politica di parte;

che passa in onda versioni che contraddicono o celano la verità dei fatti, che impedisce in questo modo, seguendo le orme del « Minculpop » e della più nuova metodica tupiniana, agli italiani di potersi fare una opinione indipendente e reale sulla base della conoscenza delle idee contrapposte, sui giudizi e apprezzamenti che da fonti diverse e contrastanti si danno su avvenimenti e fatti. Ciò dimostra oltre tutto il disprezzo di questi signori sulla capacità che gli italiani hanno di comprendere e di orientarsi da sé in modo indipendente.

Questo offende, oltre tutto, gli stessi principi e i diritti della personalità e della libertà di opinione che con falsi, menzogne e tesi prefabbricate si tenta di violentare.

L'atteggiamento dei dirigenti fascisti e democristiani della R. A. I. è intollerabile, come intollerabile era la campagna menzognera che il regime fascista conduceva dai microfoni della « Eiar ».

La R. A. I. è un monopolio imposto dallo Stato, finanziariamente semi statale ed è politicamente del tutto asservita al Governo.

Essa è uno strumento della guerra fredda nel campo della politica interna e internazionale, è uno strumento della politica americana, della politica atlantica, della politica europeista, che è politica di una parte, e non la più ingente, degli italiani, è uno strumento di divisione fra i popoli e fra gli italiani; il più acceso strumento dell'anticomunismo come ai bei tempi dell'asse Roma-Berlino, dell'anticomunismo che non prepara nulla di buono per i destini della patria.

Non vi stupite, signori, se continuerete per questa strada che misconosce i diritti del cittadino, non vi stupite e non protestate, onorevole Togni, se gli italiani, se i radio ascoltatori assetati di verità, desiderosi di non essere più gabbati come lo furono nel fatidico ventennio, desiderosi di non esser trattati più da teste di legno, cercano altre vie, altre fonti d'informazione che appaiono più veritiere, più oneste e più obiettive, se vogliono ascoltare tutte le opinioni e dal contrasto del dialogo farsi convinzioni proprie e non prefabbricate.

Voi invocate invece misure di reazione, invocate l'intervento poliziesco per soffocare queste voci: vano tentativo che dimostrerebbe se mai il vostro accecamento, lo spirito di fazione che vi anima. Non riuscirete a nulla, forse riuscirete a rendere più popolari e più interessanti queste voci: non riuscì il fascismo a impedire alla verità di farsi strada, non riuscirete voi! Molta strada invece ha fatto

il popolo italiano sulla via di sviluppo della coscienza politica e della coscienza dei suoi diritti; egli saprà difendersi. Non vi resta perciò altra via, se non siete democratici da burla, che quella di rendere la radio a tutti gli italiani, di fare in modo che questo periodo di violenza morale e politica che offende i diritti della personalità e del cittadino infine cessi!

Come modificare intanto questo stato di cose? Come correggere questo andazzo pericoloso ed infame?

Vi è intanto un mezzo, una via: affrontare il problema di realizzare un controllo effettivo su tutta la programmazione messa in onda dalla R. A. I., riesaminando la composizione e i poteri delle commissioni di controllo, quella parlamentare e quella ministeriale di vigilanza, studiando il loro allargamento e migliorando il loro funzionamento.

In effetti, la Commissione di controllo parlamentare non ha mai funzionato: cambio dei presidenti, scarsità delle convocazioni, soffocamento delle proteste, assenza di legame diretto con la R. A. I. Le proteste avanzate attraverso la Presidenza del Consiglio sono state senza effetto alcuno, né la Presidenza del Consiglio si è mai degnata di dar cenno di ricevuta né del suo interessamento.

Si è cercato in tutti i modi di impedire un reale funzionamento, di limitarne i poteri, di svuotare il contenuto delle leggi e degli statuti che ne stabiliscono i poteri e il funzionamento. Esempio clamoroso: nell'aprile 1952 fu presentato un nuovo statuto della R. A. I. che secondo il testo legislativo del decreto n. 428 del 3 aprile 1947, in base all'articolo di questa legge doveva essere approvato dal ministro delle poste, telegrafi e telecomunicazioni « sentito il parere della commissione di controllo parlamentare ». Orbene la maggioranza della Commissione, udito anche, purtroppo, il parere dei Presidenti delle due Camere, ritenne che la Commissione non avesse il diritto di occuparsi della materia e, malgrado le proteste della minoranza, rifiutò di dare quel parere che, per legge, era in obbligo di rimettere al Ministero affinché questi a sua volta potesse o no approvare lo statuto.

Un siffatto atteggiamento, una tale situazione per cui con un colpo di maggioranza si rende possibile persino di violare la legge pone a noi l'obbligo di riesaminare tutto il problema della composizione, del funzionamento e dei poteri della Commissione in modo da assicurarle piena e completa funzionalità.

A me pare necessario, in primo luogo, che non debba ripetersi e mantenersi mecca-

nicamente nella organizzazione della Commissione parlamentare di controllo il principio della proporzionalità in essa delle rappresentanze delle varie correnti politiche, dei vari partiti presenti alla Camera ed al Senato, ma che debba introdursi in questo campo il principio della rappresentanza paritetica fra maggioranza e opposizione.

In secondo luogo, occorre assicurare un legame diretto fra la Commissione parlamentare e la direzione della R. A. I. e che la Commissione di controllo abbia il potere di chiedere la sostituzione o l'allontanamento di quei funzionari della R. A. I. che nello svolgimento dei loro compiti dessero prova di metodica inosservanza della necessaria indipendenza o obiettività politica, così come sono chiaramente espresse nelle direttive emanate dalla stessa R. A. I. nell'opuscolo *Il Giornale radio*, edito il 10 ottobre 1948.

A me pare indispensabile anche che venga sancita la periodicità rigida delle riunioni di detta Commissione, e sia assicurata ai suoi componenti la possibilità di svolgere il proprio mandato mediante l'attribuzione ad essi del diritto di presenziare alle riunioni del comitato direttivo delle trasmissioni radio (organismo aziendale che elabora, in linea di massima, la stesura dei programmi) e, soprattutto, mediante la determinazione dell'obbligo, da parte della R. A. I., di fornire quotidianamente o settimanalmente, ai parlamentari componenti la Commissione, tutti i testi originali delle trasmissioni parlate, senza alcuna eccezione.

A me pare, inoltre, che la radio di un paese democratico, che in quanto tale fa propria la esigenza di una più vasta politicizzazione dei cittadini, dovrebbe quotidianamente porre a disposizione dei partiti politici, rappresentati in Parlamento, il microfono per un periodo di tempo da determinarsi e un certo numero di volte alla settimana specialmente in momenti di grande interesse, e importanza politica. Per dar la possibilità ai partiti di esprimere le proprie opinioni e per chiarire le proprie posizioni politiche, per dare la possibilità ad essi di porsi quotidianamente ed agevolmente in contatto, a mezzo dei propri più qualificati dirigenti, con i diciotto milioni circa di ascoltatori della radio italiana, la quale, d'altro canto, verrebbe, almeno in un certo senso, ad assumere quella funzione pubblicistica che tanto sta a cuore a tutti e darebbe il suo utile contributo ad un approfondimento, da parte dei suoi ascoltatori, dei problemi più importanti del paese. La Commissione parlamentare po-

trebbe appunto controllare l'attuazione di tale norma ed essere l'unica responsabile di tale delicatissimo settore delle radio-trasmissioni.

Il comitato centrale di vigilanza presso il Ministero delle poste e comunicazioni, se non erro, è costituito limitatamente alla sua presidenza, nominata, a norma di legge, dal Presidente del Consiglio. Presidente di tale comitato senza componenti è, guarda caso, quel Silvio D'Amico che dalla R. A. I. trae non scarsi proventi. Se no vado errato, neppure i Ministeri della pubblica istruzione e delle poste hanno ancora provveduto a designare i propri rappresentanti in tale comitato, nel quale dovrebbero sedere, sempre a norma di legge, esponenti dell'Accademia dei lincei, (e perché solo l'Accademia dei lincei?) del sindacato nazionale scrittori, del sindacato nazionale musicisti, della società autori drammatici, della società autori ed editori, dei sindacati della scuola elementare e media e dell'ente nazionale per il turismo. È questa la vecchia struttura derivata dalla legge fascista del 3 aprile 1927, n. 429. Se è fondata la notizia in mio possesso, secondo la quale nessuno dei numerosi organismi indicati avrebbe provveduto alla designazione del proprio rappresentante in seno al comitato centrale di vigilanza, sarebbe lecito supporre che da parte del Ministero delle poste non sia stato neppure rivolto agli organismi in parola l'invito ad esercitare tale loro diritto, a designare cioè il proprio rappresentante.

Occorre pertanto, anche in questo campo, apportare tutte le modificazioni necessarie e doverose affinché questa commissione così importante possa assolvere ai suoi compiti in rappresentanza di tutti gli interessi economici, politici e culturali esistenti nel paese. Noi riteniamo, onorevole ministro, che ella debba farsi interprete di questa esigenza presentando alle Camere una nuova legge d'iniziativa ministeriale a modifica ed integrazione di quella esistente e allo scopo di allargare la composizione della commissione di vigilanza, oltretutto ai rappresentanti dei ministeri interessati, a tutte le organizzazioni culturali ed educative di maggior importanza e rilievo, ai rappresentanti sindacali delle categorie interessate e delle organizzazioni sindacali nazionali, ai rappresentanti delle associazioni dei radioutenti.

A me pare anche che in regime democratico non si possa più consentire che il presidente di tale commissione debba essere designato dal Presidente del Consiglio, ma debba essere eletto dalla commissione stessa all'atto del

suo insediamento e che nessun rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri possa far parte di tale comitato. I motivi che giustificano questa richiesta sono, credo, ovvi se si vuole assicurare la completa e perfetta indipendenza della R. A. I. da ogni intervento del potere esecutivo.

Infine parrebbe fuori discussione, in nome della morale, che nessun membro della commissione di vigilanza possa avere legami diretti o indiretti, economici o di qualsiasi altra natura con la R. A. I. onde impedire che i controllori siano a loro volta controllati dall'ente che dovrebbero controllare.

Nello stesso tempo bisogna garantire il funzionamento delle commissioni locali nelle città sedi di emittenti. Allo stato attuale delle cose queste commissioni che dovrebbero controllare l'applicazione del piano trimestrale dei programmi già approvati dalla commissione superiore di sorveglianza, non esplicano in alcun modo, per quanto ci è dato sapere, questa loro importante funzione.

Inoltre ci risulta che i rappresentanti dei radioutenti sono nominati dalle prefetture a far parte di queste commissioni locali e sono scelti, scandalosamente, fra i collaboratori della R. A. I.

Tanto per non cambiare nulla allo scandaloso esempio che viene dall'alto.

In conclusione l'associazione dei radioascoltatori, richiede per mio mezzo all'onorevole ministro delle poste e telecomunicazioni di voler aprire un'inchiesta su tutti gli atti amministrativi della R. A. I. chiamando a far parte della commissione inquirente oltre ai rappresentanti delle due Camere, dei sindacati nazionali e delle categorie interessate, anche i rappresentanti delle associazioni radioutenti legalmente costituite, e si impegni:

1°) a presentare alla discussione ed all'approvazione delle due Camere la convenzione fra Stato e R. A. I. nel testo apparso nella *Gazzetta ufficiale* 5 aprile 1952, n. 82;

2°) a sottomettere ad una speciale commissione d'inchiesta il controllo dei bilanci della R. A. I. 1951-52 e 1952-53 al fine di giudicare in qual modo siano stati garantiti gli interessi dello Stato e dei radioutenti e il carattere di servizio pubblico delle trasmissioni radiofoniche;

3°) a presentare nel più breve termine possibile una legge, modificativa od integrativa di quella del 3 aprile 1947, n. 424, per assicurare oltre all'indipendenza della R. A. I. dal potere esecutivo, un allargamento democratico delle commissioni di controllo ed il conferimento ad esse di maggiori poteri.

Onorevole ministro, noi attendiamo i vostri atti per giudicare della vostra politica. Fate, onorevole ministro, che questo grande strumento di educazione, di formazione delle coscienze, di orientamento che è la radio serva non gli interessi privatistici e speculativi di un gruppo di monopolisti, o quelli di un sol partito contro tutti gli altri, ma che diventi uno strumento di rafforzamento della democrazia repubblicana, di giusto imparziale orientamento delle masse popolari, un mezzo che serva non a dividere, ma ad avvicinare fra loro centinaia di migliaia di esseri umani, un mezzo di pacificazione fra gli italiani e fra le nazioni.

Dateci i mezzi concreti, onorevole ministro, per spazzar via dalla radio italiana i profittatori, gli speculatori, i disonesti e i fascisti; dateci i mezzi perché la radio italiana si trasformi in valido strumento di elevazione culturale, politica e civile di tutta la nazione. *(Vivi applausi a sinistra).*

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

« La Camera,

considerata la necessità di favorire la rinascita del meridione, fonte di ricchezza etica ed economica, e contribuire alla elevazione delle masse lavoratrici del sud;

ritenuta indispensabile premessa a tale sana opera di trasformazione sociale ed economica la adeguatezza alle moderne esigenze, delle grandi arterie — almeno — di collegamento col centro e nord Italia,

invita il Governo

a portare a termine le opere di elettrificazione e di completamento del doppio binario delle linee Milano-Lecce, Roma-Siracusa, Roma-Palermo;

ad aumentare su dette linee il numero dei treni e delle vetture e la dislocazione di automotrici atte a disimpegnare i servizi regionali sì che la marcia di diretti destinati ai lunghi tragitti non venga arrestata da numerose estenuanti fermate intermedie ».

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

CALABRÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non avrei preso la parola in questa discussione se non fossi stato ripetutamente sollecitato dai miei ingenui conterranei, che s'illudono, forse, che un'intervento di un loro eletto possa risolvere, di colpo, problemi annosi. Meno illuso di loro, è soltanto come adempimento di un dovere che prendo la parola

questa sera, in quest'aula insolitamente tranquilla, per esporre, incoraggiato dall'atmosfera intima, familiare direi, che qui regna, un aspetto, non secondario, di un problema che angustia l'animo della nostra gente, del problema del Mezzogiorno. Problema non nuovo certo! Vecchio, vecchissimo: fu scoperto nel lontano 1860, proprio all'unificazione del regno d'Italia, « il problema del Mezzogiorno » e da allora regolarmente... riscoperto da tutti i governi succedutisi nella nostra penisola e, attualmente, confortato ed agitato dalla gran... Cassa per il Mezzogiorno.

E l'uomo del sud aspetta, paziente, col tormento silenzioso della sua terra, che si risolva il dramma del meridione! Onorevole ministro, io desidererei, più che far giungere lo sfarfallare delle parole al vostro orecchio stanco, far sentire l'angoscia di quella terra al vostro animo desto; così come noi meridionali, e particolarmente noi isolani, la sentiamo, delusi e amareggiati per la sordida incomprendimento da cui ci sentiamo spesso soffocati.

La grande stampa tace sulle molte esigenze e avvenimenti del sud, ed in ogni campo, un qualunque problema o fatto che ha vita in quelle terre ha, certo, scarsa eco sui giornali, a meno che non si riferisca ad atti di banditismo, di folklore, o a nuove catastrofi dell'avversa natura. Così per il campo dei trasporti: la stampa si agita per la soppressione del treno-belvedere (tutti i conforti) sulla Roma-Milano, grida e si indigna se non coincide l'orario del treno dei tifosi del calcio, ma quando si tratta di soppressione o di spostamento di orario dei treni che collegano Roma con il Mezzogiorno, allora non una parola, non una protesta.

A noi capita spesso di viaggiare nel settentrione, e restiamo ammirati e lieti per il rigoglioso impulso di vita che lo anima; ma quando rientriamo nelle strade infelici del sud ci raffiguriamo l'Italia come... una bella donna — ci si perdoni il paragone — florida, prosperosa, dalla cintola in su, ma con le gambe anchilosate, torpide, dalla circolazione non libera, nelle arterie, resa difficile da mille intralci, e i medici, ministri nel nostro caso, non curandola, ci pare la condannino al rachitismo.

La colpa è degli stessi meridionali? dei figli più illustri di quella terra che si succedono al Governo mai decisi a risolvere, con coraggio e comprensione, gli annosi problemi? È destino che il Mezzogiorno sia dominato dall'inerzia pesante della terra, e dalla avversità

ostica della natura, e da una storia cruenta e capricciosa?

A noi, portatori della voce delle nostre genti, il compito di chiedervi che la nostra terra venga curata, venga messa in grado di produrre e di dare sbocco alla propria economia e alla propria ricchezza; perché ricca e bella è la nostra terra, e sono gli uomini che la condannano all'abbandono ed alla miseria. Noi vi chiediamo che i vecchi ostacoli vengano rimossi e siano finalmente ricreate strade e rotaie nel sud.

Non vi parlo da meridionalista, badate; è un italiano che vi parla, e ve lo dice il partito al quale appartengo, il Movimento sociale, che considera l'Italia una e sacra. Però vi dico anche che Italia non ci può essere se non c'è il meridione: e permettetemi di richiamarmi anche, non senza profonda amarezza, alle tragiche ore recenti in cui la nostra patria fu percorsa da una tremenda mareggiata storica, che ci pare abbiano generato un indefinito nefasto senso di disagio — per non dire di insoddisfazione — tra cittadini del nord e cittadini del sud.

Da italiano io vi parlo. E vi prego di perdonare l'impulsività del mio dire che è, del resto, sincerità: sono un figlio dell'Etna che giornalmente vive il dramma di quelle generose genti; e ci rendiamo conto tutti che non ci potrà essere rinascita finché non ci saranno fluide comunicazioni.

Vorremmo, quindi, che il Ministero dei trasporti facilitasse il ricambio delle forze endogene della nostra terra. È per questo che ci rivolgiamo ad un ministro, il quale ci dà affidamento, perché la sua operosità appassionata ci rivela chiaramente l'alta considerazione in cui egli tiene il problema dei trasporti, ritenendolo — bene a ragione — il sistema nervoso dell'intera attività nazionale, il sistema che dà vita ai commerci e che serve alle industrie; il sistema che, come saggiamente ha detto il relatore, entra in tutta l'economia, da quella del più umile privato a quella delle varie attività produttive, commerciali e sociali degli enti tutti fino allo Stato.

A sostegno della mia tesi, onorevoli colleghi, che « non può esserci rinascita senza idonea rete di comunicazioni », non starò certo a ricordarvi gli infiniti esempi, a voi noti, della storia economica di tanti paesi che, presentatisi depressi ai mercati del mondo, dopo l'impulso ricevuto dalla stesura di modernissime comunicazioni da parte dei rispettivi governi sono assurti alle più alte considerazioni. Vi cito, non ultima, la storia economica dell'America.

Ma prima di trattare particolarmente lo stato delle comunicazioni del Mezzogiorno ed i riflessi sulla economia nazionale, mi sia consentito fissare tre punti, d'indole generale, e che hanno riguardo al problema da me affrontato: « i trasporti nel sud ». Primo, un elogio anzitutto, a nome del gruppo del movimento sociale, ai ferrovieri, che così nobilmente adempiono il loro compito e assolvono le proprie funzioni e che tanta parte hanno avuto nella ricostruzione della nazione, e volendo accelerare la risoluzione del problema della casa, problema che assilla la categoria, raccomandando agli onorevoli colleghi l'ordine del giorno da me presentato assieme con l'onorevole Jannelli, per il riscatto dei 20.000 appartamenti, cui si riferisce. Secondo, mi sia permesso lamentare la confusione che regna nel campo degli autotrasporti, del resto messa in evidenza anche dall'onorevole relatore.

L'aumento delle macchine è sensibilissimo, il problema della strada è assillante, il coordinamento tra strada e rotaia sempre più esigente.

Il marasma aumenta giornalmente; gli incidenti stradali non si contano più. È un continuo rigoglioso fiorire di autolinee, sì, ma un fiorire selvaggio, senza ordine e controllo. Se è vero, come è vero, che gli autotrasporti inevitabilmente si svilupperanno fino a superare i trasporti ferroviari, è evidente la necessità di un coordinamento di tutti i trasporti e di tutte le comunicazioni che hanno pretesa di servire il pubblico. Siamo ancora lontani dalla costruzione di moderne autostazioni, peraltro auspicabile nelle principali città d'Italia, ma dobbiamo almeno chiedere una concentrazione degli scali, che oggi invece risultano polverizzati e vengono trasferiti di piazza in piazza ad ogni cambiare di assessore. Si ha così la sensazione di un pullulare confuso di centri disordinati di raccolta, che hanno in sé qualche cosa di arabo, specialmente nei centri del meridione: questa gente ammassata con sacchi e valigie nei più disparati luoghi della città deve essere convogliata in un unico luogo ben definito. Finalmente dovrà stabilirsi anche in questo settore una certa organicità. Pensiamoci fin da adesso, prima che il problema diventi ancora più grave. Se non si può ancora arrivare alla costruzione delle autostazioni, si provveda almeno alla concentrazione degli scali in un sol punto fisso delle città. Ciò faciliterebbe anche la vigilanza e la lotta contro le evasioni dei concedenti, vigilanza che oggi è veramente una cosa evanescente.

Chiediamo inoltre la creazione di una rete organica di servizi con coincidenze, diffusione degli orari, denuncia di passaggi chiusi, puntualità, educazione del personale, eliminazione dello sfruttamento dei concessionari sul personale.

Insomma, manca in questo settore un programma organico generale per il coordinamento del traffico su strada. Manca un regolamento organico delle norme in materia di circolazione sulle strade che ogni giorno più si appalesa impellente.

E quanto alle concessioni, è augurabile che il Governo tenga conto degli interessi sociali della collettività degli utenti. Oggi assistiamo ad una gara di concessionari che aspirano soltanto a riempirsi il portafoglio, trascurando anche l'interesse del servizio e degli utenti. Si tratta invece di un servizio pubblico e come tale deve rispondere ad esigenze sociali. Ecco perché chiediamo, con insistenza, che il Governo coordini al più presto l'attività degli automezzi che giornalmente crescono di numero, misura e velocità.

Il relatore giustamente definisce grandioso il fenomeno degli automezzi, ma preoccupante esso è, oserei dire, per la pubblica incolumità, se non si intervenga tempestivamente a trasformare le strade italiane in autostrade, con la divisione di esse nel senso delle due correnti, con l'allargamento necessario delle strade, con la costruzione di piazzole di sosta, con una segnaletica chiara, con la disciplina, con una polizia stradale sufficiente, diligente e che abbia unicità d'indirizzo. Tutto questo, secondo noi, contribuirà a dare quella organicità al servizio che ora manca e che è indispensabile; e pensiamo che ad essa non possiamo giungere senza l'accettazione di questa precisa richiesta. Terzo, chiediamo il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti della direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie, nonché dell'« Anas » — azienda nazionale autostrade statali — richiesta per altro anche dall'ordine del giorno dell'onorevole relatore che noi approveremo.

La scelta tra la strada e la rotaia la farà l'utente, ma sono due mezzi insopprimibili che si integrano a vicenda e non si può pensare di combattere l'uno o l'altro, di sopprimere l'uno o l'altro, poiché sono entrambi indispensabili e bisogna coordinarli, curarli, organizzarli in una visione generale.

La scelta, naturalmente, quando è possibile (e dopo la enunciazione di questi 3 punti d'indole generale torno a occuparmi più particolareggiatamente delle comunicazioni del

sud); qui da noi, in periferia, c'è poco da scegliere: giacché se io dicessi a voi responsabili del Ministero dei trasporti, e quindi di tutto il movimento della nazione, che sulla strada nazionale Messina-Catania esiste un cavalcavia dell'altezza di m. 3,50 a Giardini-Taormina, immediatamente dietro una curva pericolosa e in discesa, per cui l'automezzo arrivato a quel punto si trova inaspettatamente bloccato, vi rendete conto dei pericoli della strada nazionale nel sud, oltre le cadute di massi, gli infiniti passaggi a livello, le innumerevoli curve a saliscendi, ed il passaggio obbligato attraverso le vie strette ed affollate di tutti i centri e le borgate del luogo.

La scelta dunque dove è possibile. Da Catania a Messina, ad esempio, non è possibile fare questa scelta, quando di mattina non c'è per collegare queste due città di oltre 200 mila abitanti, che un rapido (e il viaggiatore dovrebbe quindi pagare un biglietto di alta tariffa) o un accelerato, che impiega quattro ore e mezzo secondo l'orario per coprire 100 chilometri, ma ne impiega di fatto di più e quindi praticamente non serve al caso.

Se non vigesse la limitatezza nel tempo degli interventi sui bilanci potrei dimostrarvi che il tanto discusso conflitto strada-rotaia nel sud quasi non esiste ed il relativo diritto di scelta dell'utente del servizio è una chimerica illusione o quasi: ci si serve del mezzo che a malapena esiste. E ciò è un male. Il relatore e il ministro hanno detto che la rete di comunicazioni è un po' il connettivo della nazione, è ciò che permette il fluire della ricchezza. E voi sapete che là dove le comunicazioni mancano cessa la vita, la terra si spopola e si impoverisce. Ebbene, siamo in argomento: le belle parole non bastano; attuiamo. Guardiamo al sud, alziamo i destini di quelle terre, perché..... vero è che il commercio sviluppa le comunicazioni, ma è anche vero il contrario: cioè che le comunicazioni permettono e incoraggiano lo sviluppo del commercio, e che esso viene arrestato e isterilito dalla mancanza di comunicazioni. Cito per esempio la produzione dei fiori, che pel meridione potrebbe essere fonte di larga ricchezza. Ma non è possibile che essa si sviluppi perché, non potendosi far giungere in tempo i fiori freschi ai mercati richiedenti, la produzione è inibita. E così avviene per tanti altri prodotti.

E allora? Chiediamo un atto di coraggio: coraggio nei propositi di risolvere il vostro problema, i nostri problemi! Spendiamo per il sud, e statene certo, onorevoli colleghi, che non spenderemo male! Non si può partire uni-

camente dal principio economico del *do ut des*, « quello che mi frutti io ti spendo ». No ! il problema è soprattutto sociale e deve quindi avere una impostazione sociale. Affrontandolo e risolvendolo su questa base sociale, non vi è dubbio che anche l'economia ne verrà avvantaggiata. È inutile che io vi indichi l'alto livello cui tante industrie del sud perverrebbero se disponessero di adeguati mezzi di comunicazione per il loro potenziamento. Cito a caso: « Le industrie alimentari e conserviere (pomodori: nel 1940 ne esportammo quintali 1.132.000, oltre 800.000 quintali circa di « pelati »; e verdure e legumi: nel 1938 ne esportammo quintali 164.000). Eravamo il verziere d'Europa. E la frutta ? (di marmellate e polpe ne esportammo nel 1941 quintali 1.020.000, e di scioppata nel 1938 quintali 107.000). E le industrie del legno ? dell'abbigliamento, delle calzature, dei liquori, delle essenze dei vini ? E le industrie chimiche e dei profumi, degli acidi (nitrico, solforico, tartarico) ? E dello zolfo, e sottoprodotti ? dei saponi, dei formaggi ? E l'industria dolciaria ? E la farina prodotta nei mulini del sud ? E la esportazione degli agrumi ? e l'acido citrico ? e l'industria dei pregiati guanti di pelle meridionali ? Oh ! ancora potrei dilungarmi ma non voglio più oltre tediarvi. Prodotti del sud che andavano all'estero in quantità notevoli, come le statistiche dimostrano. Ed ho solo citato confusamente i prodotti che ricordo; e non ho parlato delle impareggiabili sete meridionali: (nel 1946 esportammo per 8 miliardi di seta grezza). E non ho parlato delle recenti preziose scoperte del sottosuolo siciliano. Prodotti, prodotti e prodotti che chiedono soltanto di poter raggiungere tempestivamente i mercati.

Non è vero che sia sufficiente che esista il mercato; è soprattutto necessario che il mercato venga raggiunto tempestivamente, a prima della concorrenza. E il meridione ne ha tanti di mercati vicini e di mercati nuovi che attendono i nostri prodotti: siamo circondati dal mondo arabo in pieno risveglio, e la Turchia, l'Egitto e l'Africa settentrionale hanno sete di prodotti. Ma dove sono i porti meridionali, siciliani in specie, convenientemente attrezzati per questi traffici ? Dove sono nel meridione le reti di comunicazione ? che intersecando il retroterra lo colleghino agevolmente agli scali ? Non esistono ! Ecco perché i proprietari sono costretti a non produrre, a volte; ecco perché il meridione continua a vivere in stato di sonnolento torpore. Sappiamo: sono problemi giganteschi che richiedono grande coraggio e volontà.

Ma quando iniziative audaci furono prese nel tavoliere delle Puglie o nella ducchia di Bronte e altrove, i risultati furono felici. La guerra ha fermato tutto ! e su quelle terre grava ancora la coltre secolare dell'abbandono. Eppure è una terra che produceva giganti, tali la mitologia volle i primissimi abitanti della Trinacria, con un unico occhio, della dirittura e della sapienza in mezzo alla fronte ! E ancor oggi figli illustri di quelle terre occupano posti di guida nel governo della nazione; come per il passato; ma di essi i villici semplici del sud, dicono che, appena arrivati a Roma, dimenticano la terra di origine ! Se non volete, onorevole ministro, che si dica ciò anche a vostro riguardo, tendete la mano al meridione: affrontate, o almeno impostate, la risoluzione dei problemi delle comunicazioni del sud.

Oggi la generosa popolazione del meridione è costretta a sfuggire alla miseria: emigrano i meridionali, costretti ad abbandonare la propria terra, e scendono, moderni schiavi bianchi, nelle miniere del Belgio e d'Inghilterra, o s'avventurano nelle lande dell'Australia, o dell'Argentina, e altrove, spesso senza poter spedire le rimesse ai familiari rimasti che attendono disperati ! Questo magnifico potenziale umano, che ogni giorno si disperde per sfuggire al morso della fame, rimarrebbe qui per produrre ricchezza per tutta l'Italia e non per il solo meridione, se finalmente riuscissimo a trovare il coraggio di affrontare la soluzione degli annosi problemi.

E ad illustrazione della inefficienza dei trasporti nel meridione, vi voglio citare solo un esempio: Lentini, città prima dove si produce l'arancia, che viene esportata con notevole afflusso di denaro alle casse dello Stato. Lentini, centro di produzione di agrumi di cui tutti conosciamo l'importanza, difetta di uno scalo ferroviario attrezzato alla bisogna. È inammissibile, onorevole ministro, che uno scalo come quello di Lentini, dove per circa otto mesi all'anno si esportano prodotti ortofrutticoli con una media di circa 10 mila vagoni di agrumi e altri prodotti ortofrutticoli, deve mancare ogni giorno di una macchina per disciplinare il carico dei suddetti prodotti o lo scarico di altri, come legnami, ceste, paglia, carta, ecc. Ma, in ultima analisi, potreste anche mettere un carrello ferroviario a benzina, non vi pare ? È questa la ragione del ritardo dei nostri prodotti ai mercati di richiesta. È logico immaginare pertanto il grave danno che ne deriva alla nostra ricchezza.

E non è tutto qui.

Un altro problema è quello che riguarda il fabbisogno dei carri ferroviari. È un grande inconveniente che si ripete puntualmente tutti gli anni. La guerra è finita da 7-8 anni, ma i proprietari devono richiedere i vagoni per il trasporto delle arance mesi e mesi prima. Questi vagoni non arrivano mai ed ecco che molto spesso i nostri prodotti finiscono col marcire nei depositi o sulle banchine dei porti.

Un esempio questo di uno scalò come tanti altri. Possiamo dire senza esagerare che nel sud trovate stazioni senza città e città senza stazioni, perché costruite con un criterio irrazionale. Voi trovate dei centri abitati a 10-12 chilometri dalle stazioni, isolati, o anche treni che passano per centri abitati, da cui la stazione è parecchio lontana. Occorrerebbe rivedere tutto, onorevole ministro: reti, materiale, orari, tutto. Ma, evidentemente, gli uomini che presiedono alle sorti del dicastero sono convinti che si viaggi bene a sud. Ne ho avuto la prova oggi; avevo presentato parecchie interrogazioni, sempre sospinte dalle richieste dei miei conterranei, interrogazioni che non hanno avuto risposta. Una sola l'ha avuta; mi è pervenuta oggi e mi assicurava che dalla Sicilia a Roma vi sono 7 coppie di treni in collegamento. Tutti i siciliani sappiamo che ve ne sono soltanto tre, più un rapido, perché gli altri treni non traghettano. Evidentemente chi ha scritto la risposta non è sicuramente il ministro perché questi va in Sicilia e sa che dalla stazione di Villa San Giovanni ad andare al traghetto con il peso dei bagagli è ben fastidioso e duro, e poi trasbordare con i bagagli in mezzo a quel marasma sulla nave fino a Messina, e dal punto di sbarco ancora fino alla stazione per raggiungere le vetture dirette per Catania o Palermo c'è un altro tratto lungo e accidentato. Ma dal Ministero si risponde: «le comunicazioni tra la capitale e la Sicilia sono oggi assicurate da 7 coppie di treni celeri. Se si considera — prosegue la risposta — che anteguerra (1939) esistevano da Roma per la Sicilia soltanto 3 coppie di treni, ecc.». Ma allora, dico io, dobbiamo restare necessariamente fermi al periodo fascista? Sono passati 14 anni dal 1939 e le esigenze sono altre; se il traffico è aumentato notevolmente, cerchiamo di adeguarci. È questa la nostra richiesta.

In altra interrogazione (senza risposta) feci la mia lamentela perché sulla nave traghetto una automobile paga ben 2.800 lire per il breve tragitto. E badate che il personale non fa nessuna fatica perché l'autista è invi-

tato a mettere la macchina sulla nave traghetto ed appena si giunge al porto d'arrivo è chiamato a procedere all'operazione di sbarco. Sono appena otto chilometri; una speculazione, quindi, che lo Stato non dovrebbe fare. Così non si facilita di certo né il movimento turistico, né quello commerciale. Eh, si!... al Ministero dei trasporti devono essere proprio convinti che da Roma in giù si viaggi bene. Ma se interrogate i viaggiatori, i commercianti, i rappresentanti di commercio, sentirete una sola voce: «da Roma in giù si viaggia male». Da Roma in giù! E da Napoli in giù? !... è meglio non parlarne. Mancano tutti i conforti, non vi è sapone al gabinetto, né acqua, né asciugami, né..., insomma le vetture sono abbandonate. Senza contare poi che dopo 17 ore di viaggio, venendo dalla Sicilia, il treno celere non è più celere perché si ferma stazione per stazione per prendere tutti gli studenti che vanno in città e gli altri viaggiatori locali. E questo treno lo chiamano direttissimo. Occorrerebbe invece far funzionare delle automotrici per quei brevi tratti locali, in modo che i direttissimi non si affollino eccessivamente, e non vengano attardati. Noi non vi diciamo di mettere la radio sui treni per dare distrazione a questa povera gente immobilizzata per venti ore; non vi diciamo di mettere il treno «belvedere», per dare superflue comodità a quei viaggiatori; ma almeno il posto a sedere dateglielo! Facilitate le comunicazioni, e vedrete che anche il commercio si avvantaggerà: c'è un'infinità di gente del meridione che vuol venire su per prendere contatti, e vi sono molti industriali che vorrebbero trasferire le loro industrie nel sud; già la scoperta del metano in Sicilia ha dato ottimi risultati. Adesso si conta di trovare anche del petrolio. Fra l'altro vi è stato il miracolo di Siracusa, della Madonnina delle lacrime, che ha fatto e farà affollare ancora più i treni del sud.

Cercate quindi di aumentare il numero delle corse; di far disimpegnare il servizio locale da treni locali; di provvedere alla ricostruzione delle nostre stazioni. Le stazioni del meridione sono in stato di desolazione: sale di aspetto tipico di quel meridione coloristico che fa mostra nei film di quella terra abbandonata da tutti. Curate quelle stazioncine, perché sono tanto utili, e curate soprattutto le stazioni dei grossi centri commerciali del sud. La stazione di Catania, che la guerra ha voluto risparmiare, fa veramente pena. Ora si parla di un famoso progetto di una stazione di là da venire con una

scalea di 40 gradini d'accesso. Se è vero, sarà un bel divertimento! E giacché siamo in Sicilia mi verrebbe voglia di parlarvi delle condizioni delle ferrovie nell'ennese e nel ragusano e d'un terrapieno antiestetico ed antieconomico che smembra la città di Siracusa in due tronconi e di altre ed altre cose che denotano la trascuratezza in cui è abbandonata la periferia.

Noi siamo convinti che, qualora si voglia contribuire veramente alla rinascita del sud, occorra studiare nella sua individualità il problema delle comunicazioni relative; studiare e affrontare questi problemi, soprattutto con l'impostare, fin da ora, senza vuoti sbandieramenti, una graduale azione di risoluzione.

Solo così si potrà tentare di far rinascere il meridione. Noi del movimento sociale italiano chiediamo pertanto, per riepilogare: che vengano riviste le frequenze di orario e la composizione dei convogli che vanno verso il sud (sono insufficienti le vetture di seconda classe, e addirittura irrisori per tutta la Sicilia orientale, ad esempio, 18 posti soli di prima classe per oltre due milioni di cittadini).

SALA. È della terza classe che ci dobbiamo occupare.

CALABRÒ. Soprattutto di quella, perché io mi onoro di viaggiare spesso in terza classe. In questo momento, però, è aumentato il numero delle vetture di terza classe.

DI STEFANO. Servono anche le vetture di prima classe per i turisti che vengono in Sicilia.

CALABRÒ. Chiediamo inoltre la intensificazione del servizio sui percorsi brevi mediante mezzi celeri come automotrici. (I direttissimi non dovrebbero essere sovraccarichi e non dovrebbero fermare a tante stazioni, si da trasformarsi in accelerati).

Occorre pure aumentare la dotazione delle vetture automotrici ed elettromotrici; curare in modo particolare il rispetto degli orari, delle coincidenze anche con altri servizi. Occorre inoltre che sia assicurato il conforto nei mezzi di trasporto. Potremmo provare anche nei treni di lungo percorso di installare in qualche compartimento un apparecchio radio per distrarre il viaggiatore che deve superare le 16, 18 ore di viaggio, anche allo scopo di tenerlo informato di quello che succede nel paese.

Chiediamo soprattutto di garantire la sicurezza dell'esercizio per una maggiore velocità utile. Se si pensa che per collegare la capitale alla Sicilia ci vogliono più di 14 ore, oggi nell'anno 1953, la cosa sembra un po' grave.

Noi non chiediamo nemmeno un interessamento per le piccole linee, perché ci rispondereste che il bilancio è stato ridotto e non potete creare quelle comunicazioni interne che sono necessarie, perché farebbero sì che in tante terre aride tornasse il movimento e la vita. Ma dateci almeno le direttrici di marcia che assicurino il continuo collegamento con Roma e Milano; elettrificate per intero le linee tirrenica e adriatica e costruite il doppio binario ma non soltanto fino a Battipaglia, almeno fino a Villa.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Oltre Battipaglia si sta lavorando per 140 chilometri.

CALABRÒ. Sarebbe auspicabile che il doppio binario arrivasse da una parte fino a Siracusa, o almeno fino a Lentini che è un nostro mercato importantissimo; e dall'altra fino a Trapani, o almeno Palermo.

Presenterò nel senso un ordine del giorno. Questo vi chiediamo. Se non risolvete tutte quelle che sono le più necessarie richieste dalla nostra terra, facilitate almeno le possibilità di trasporto nel meridione. Ciò facendo, onorevole ministro, aumenterete la ricchezza del meridione che è ricchezza dell'Italia tutta e darete un po' di giustizia a quelle plaghe misere e abbandonate, e animosità e impulso alla gente nostra. Impulso che farà rifiorire i commerci nostri. La rinascita delle terre del generoso meridione è necessaria all'Italia che ha bisogno di quella fonte inesauribile di ricchezze etiche oltre che economiche; che ha bisogno di quel meridione pulsante della più viva italianità. Ogni qual volta la nostra patria è caduta nel buio, al sud ha chiesto la luce. Per questo vi chiediamo di attuare almeno il lavoro più indispensabile per le comunicazioni, premessa di rinascita, ed auspicando che l'invito sia accolto, noi del Movimento sociale restiamo in questa attesa. (*Applausi a destra*).

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

BARDANZELLU. Debbo intervenire sul bilancio dei trasporti e su quello della marina mercantile, ma l'oggetto del mio intervento è ristretto agli interessi della Sardegna.

Quando udivo parlare il collega che mi ha preceduto, che tracciava della Sicilia un quadro così desolante, pensavo mentalmente alla mia isola: se così è la Sicilia, cosa potremmo dire della Sardegna, che ancora attende che le sia resa giustizia?

Ma mentre il mio collega è completamente sfiduciato dell'opera del Governo a favore della Sicilia e di tutto il meridione, io mani-

festo invece la mia fiducia nella comprensione governativa per quelli che sono gli imponenti, urgenti e cogenti bisogni e interessi della mia isola.

Onorevole ministro, si parla molto della rinascita della Sardegna, e io vorrei parlare non soltanto della rinascita della Sardegna, ma della rinascita del «potere creativo» dell'uomo sardo, finora rimasto nell'oblio e nel silenzio e balzato in primo piano, dopo le gloriose gesta compiute sui campi di battaglia, anche nelle gare del lavoro, dell'industria e del commercio nazionale e internazionale.

Ora il Governo ha manifestato — e attuato in parte — la sua intenzione di dare alla Sardegna vigore nuovo e vita, in maniera che essa non sia considerata più come il meno costoso dei monumenti nazionali, simile ai nuraghi che la popolano, o come un battito superstite di antica stirpe nel flusso della vita italiana.

Il collega Murgia ha parlato con efficacia inquadrando l'opera del Governo per quanto è avvenuto e si sta attuando nel campo dei lavori pubblici. In realtà si sta riplasmando il volto dell'isola; anche se quello che ci date non è molto, di fronte a quello che ci spetta, è però apprezzato dalla nostra coscienza abituata al nulla, e noi dobbiamo esservene grati.

Ma la rinascita della Sardegna va messa in relazione alle vie di comunicazione, sia terrestri, sia marittime.

Ella, onorevole Mattarella, ha pronunciato delle parole veramente alte al convegno internazionale delle comunicazioni a Genova: «L'apertura di nuove vie di comunicazione e l'intensificazione dei mezzi di trasporto sono al servizio della pace, della fraternità umana e della civiltà».

Esatto, onorevole ministro, e noi le diciamo che il processo evolutivo dell'agricoltura, dell'industria e della vita della Sardegna è condizionato alle vie di comunicazione, alla sicurezza e alla rapidità dei trasporti.

Terra povera e sottopopolata, la Sardegna. Il fenomeno è strano: mentre l'Italia è sovrappopolata ed è considerata zona depressa per questa sovrappopolazione, in Sardegna abbiamo il problema a rovescio: è depressa per la scarsa popolazione. Perché la Sardegna, essendo un'isola posta al centro del Tirreno, lontana dai continenti mediterranei, era rimasta chiusa in se stessa, ripiegata sulla sua anima, e quasi staccata dal resto della patria. Inoltre, l'isolamento non era soltanto geografico ma sociale ed economico, perché l'economia va parallela alle vie di comunicazione, e solo rendendo facili e sicure queste vie si vincono

le distanze geografiche e si elimina anche la distanza economica che separa la Sardegna dal continente. Infine chiusa com'è nell'anello del mare che rappresentava, per noi, un'immensa camicia di Nesso era isolata, per mancanza di strade anche all'interno ove i paesi si guardavano e un po' si guardano ancora da monte a monte senza conoscersi. Anche oggi la viabilità, dice una relazione della commissione ministeriale per il piano regolatore delle ferrovie: «è poco diversa da quella di un paese coloniale».

Strade ordinarie. Noi abbiamo uno sviluppo stradale di 4.475 chilometri di cui 1.445 statali, 1.880 provinciali, 1.140 comunali, sviluppo che corrisponde al 0,185 per chilometro quadrato, mentre lo sviluppo stradale della Sicilia raggiunge lo 0,335, in Lombardia 0,863 e in Emilia 0,925. Il 70 per cento di queste strade, onorevole ministro, sono a massicciata ad acqua, e specie nella cattiva stagione, si creano profondi solchi e buche e le imbrecciature di ghiaia con le loro punte aguzze rappresentano un pericolo continuo per il traffico e rendono la strada impraticabile, con rovinio ingente di pneumatici. La Sardegna ha poche strade e mal tenute: alcune di esse non devono aver visto l'opera dell'uomo dal tempo dei Fenici. Una ve ne è bella ed asfaltata, la dorsale Cagliari-Orbassano che si biforca per Sassari al bivio di Mores, completata dalla trasversale Bosa-Nuoro-Orosei; e un'altra ve n'è che parte da Cagliari e arriva ad Isili con destinazione Nuoro.

Tutte le rimanenti sono più o meno da rifare. Ma ciò non è competenza di questo Ministero, sebbene io abbia notato nella relazione un'osservazione acutissima dell'onorevole relatore del presente bilancio il quale ha prospettato una visione unitaria di tutto il problema, non soltanto nei confronti delle ferrovie, ma anche delle strade, perché le une e le altre s'integrano a vicenda e non possono avere due criteri e due direzioni diverse. Se la strada è buona anche le ferrovie possono essere modernizzate e potenziate, ma non si può prescindere dalle ferrovie finché non si abbiano strade che le sostituiscano in modo che non abbia a soffrirne il servizio pubblico. L'isola in genere è mal servita dalle ferrovie per l'esistenza di due diversi scartamenti e per la discontinuità delle linee a scartamento ridotto.

La rete ferroviaria statale comprende 442 chilometri di ferrovie a scartamento ordinario, a semplice binario, esercitate dalle ferrovie dello Stato. Comprende la linea Cagliari-

Olbia, la Cagliari-Iglesias, la Chilivani-Sassari-Porto Torres. Abbiamo bisogno che anche queste ferrovie siano potenziate. Il movimento viaggiatori del compartimento della Sardegna è in continuo aumento. Una comunicazione della camera di commercio di Sassari si lamentava del servizio a causa della scarsità del materiale rotabile ed aggiungeva: « Recentemente sono state inviate otto automotrici e 72 carri, ma per poter soddisfare le esigenze del movimento si rende necessario migliorare ancora la dotazione del parco ferroviario della Sardegna ».

Ma quello che preoccupa in modo particolare è la rete ferroviaria secondaria, cioè quella delle strade ferrate concesse. Le ferrovie secondarie concesse, come è noto, sono affidate all'industria privata ed appartengono a tre società differenti: hanno uno sviluppo complessivo di 949 chilometri, sono tutte a scartamento ridotto (0,950), pendenza 25-30 per cento, curve di 80-100 metri di raggio, rotaie di 21 chilogrammi per metro lineare, altre di 25, altre ancora (le più recenti) di 27 chilogrammi al metro lineare. Quindi ciascuna azienda è un ente a sé che funziona per conto proprio, con propri uffici, con materiali ed attrezzatura propri, ciò che aumenta evidentemente l'onere delle spese.

Il primo gruppo, quello del nord, è rappresentato dalle strade ferrate sarde: chilometri 150,728, apertura di esercizio nel 1930, rotaie 27 chilogrammi (sono le migliori), pendenza 25, curve 100 metri. Le linee sono la Sassari-Luras-Palau e la Sassari-Sorso.

Le ferrovie meridionali sarde hanno una rete di 112 chilometri, furono aperte nel 1927, rotaie 25 chilogrammi, pendenza 29.

Il terzo gruppo, quello che si snoda nel centro, è costituito dalle ferrovie complementari sarde: 685 chilometri, apertura nel 1888, rotaie 21, curve 80, pendenza 30 per cento. Dal 1888 ad oggi queste ferrovie non hanno avuto alcun miglioramento: quindi le rotaie sono logore, le traverse marce, la velocità di queste sbuffanti e sferraglianti locomotive, che soprattutto in salita arrancano in un modo ridicolo non supera (udite) i 18-20 chilometri orari. Per arrivare da Cagliari ad Arbatax (chilometri 228) occorrono 12 ore; da Tirso a Chilivani (chilometri 79) 5 ore, alla media di 16 chilometri all'ora! Ciò perché il materiale è antiquato e vetusto e le curve che hanno 80 metri di raggio non consentono una maggiore velocità.

Nella relazione è detto, e ne rendo atto all'onorevole relatore, che « non mancano i casi urgenti; doverosi più che urgenti. In

primo luogo, quello delle ferrovie secondarie sarde che sono in condizione di estremo decadimento, e forse fra breve non compatibili con la stessa sicurezza dell'esercizio ».

La ringrazio, egregio amico, per il servizio che rende alla Sardegna, rafforzando il mio dire con la sua autorevole parola. In realtà, vi è da meravigliarsi che ancora queste ferrovie funzionino!

Come si può rimediare a questo stato di cose? La legge 2 agosto 1952 parla di ammodernamento delle ferrovie, specialmente delle ferrovie concesse. Questa legge contempla lavori diretti da una parte ad eliminare le deficienze del tempo, della trascurata manutenzione e dei mancati miglioramenti, e dall'altra diretti a modernizzare gli impianti o con un armamento più pesante o con curve di più ampio raggio o con rettifiche di percorso, in modo da assicurare la circolazione del materiale mobile più moderno, per evitare che il vantaggio dell'impiego di questo materiale venga annullato dalle condizioni della linea e, in genere, degli impianti.

L'ammodernamento, onorevole ministro, non deve soltanto migliorare le condizioni di queste ferrovie, ma deve migliorare le linee consentendo lo sviluppo dei traffici futuri, perché diversamente saremo sempre daccapo.

Ecco perché io invoco l'attenzione del ministro, in maniera che l'applicazione di questa benefica legge sia armonizzata con l'articolo 8 dello statuto speciale della Sardegna, che assicura i contributi straordinari dello Stato per particolari piani di opere pubbliche, e con l'articolo 13 che afferma che lo Stato con il concorso della regione dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'isola.

Chiedo che il problema si affronti nella sua pienezza, in modo da risolvere la questione delle ferrovie concesse sarde una volta per sempre, con criteri unitari, pratici, badando soprattutto a servire la popolazione.

Non è una cosa facile, per cui si sono proposti diversi progetti, non escluso quello di sopprimere alcuni tronchi ferroviari che, secondo calcoli economici, sono passivi.

Onorevole ministro, nel discorso pronunciato l'altro giorno al Senato ella ha fissato una grande verità, che mi conforta, nei riguardi della gestione delle ferrovie: « Si rende necessaria una indipendenza dall'osservanza della legge del tornaconto economico, giustificata dai molti adempimenti di questi oneri, non soltanto dalle funzioni stesse dell'azienda in quanto azienda pubblica, ma

anche dal fatto che essa gestisce un imponente patrimonio collettivo. Basti pensare alle innumerevoli coppie di treni scarsamente frequentati, specialmente nelle zone più povere e depresse, dove però il servizio dev'essere comunque assicurato perché esso è un elemento di vita che lo Stato non può non offrire alle sue popolazioni ».

Perciò, io vi dico: non toccate quelle rotaie, anche se vecchie, anche se logore, anche se sgangherate, fino a quando non vi sia la certezza assoluta di sostituirle con un mezzo migliore. Poiché, signor ministro, quella logora, vecchia e ridicola ferrovia che arranca per le montagne e che si inoltra per le terre desolate, ancora oggi, così come è, rappresenta un messaggio di vita, rappresenta un segno di civiltà che non può essere soppresso. Ecco la raccomandazione che io soprattutto le faccio. Si parla di banditismo e di miseria in Sardegna: sì, però, ella sa che la Sardegna è altresì ricca di tante forze morali che possono sempre operare per il bene della patria. Come già avvenne per i nostri soldati in guerra, vi è ora, in questo milione e 200 mila sardi, l'ansito e il desiderio di battersi anche sui campi del lavoro, con lo stesso ardimento e con lo stesso coraggio, purché voi, o signori del Governo, ne diate il mezzo, ne diate il modo.

Ma, giacché si parla di banditismo sardo — mi sia consentita la digressione — io vorrei chiedervi che cosa può fare questo sardo isolato, in una terra in cui si percorrono 50-60 e più chilometri senza che si trovi una casa, senza che si trovi un uomo; una terra povera di vita vivente, addormentati i campi, dormienti le montagne! E questo pastore isolato, lontano dalla grande Roma, lontano dalle città, sperduto tra i monti, in colloquio eterno con se stesso, con la sua coscienza, con l'orizzonte e con Dio, qualche volta, quando crede di essere vittima di una sopraffazione o di essere stato vittima di una ingiustizia, esplode. Male fa ad esplodere; ma, ditemi, che altro può fare? Non è forse il banditismo un aspetto di questa complessa e desolata situazione? Bisogna estirpare la piaga con tutti i rigori della legge, ma bisogna anche risalire alle cause per porvi rimedio. Siamo però ben lontani da certe forme di delinquenza che imperversano a Londra e in America dove le vittime pietose e innocenti sono le giovanette e i bambini! Noi dobbiamo risanare con la terra l'uomo sardo; dobbiamo dargli la certezza che esso partecipa, con tutti i diritti degli altri italiani, alla grande vita nazionale.

Perché quel sardo isolato, quel pastore sperduto nelle montagne, mi ricorda un col-

loquio che ho avuto col collega onorevole Roberto Lucifero. Egli mi parlava di un pastore della sua Calabria che, fermo, come una statua, guardava avanti senza parlare. Gli chiedeva perché non parlasse, e quel pastore se ne rimaneva zitto; gli chiedeva che cosa facesse e la risposta fu: « Non lo so ». Gli chiedeva che cosa guardasse, e il pastore gli rispose: « Non lo so, perché se lo sapessi non guarderei più ».

È veramente così. Se sapessero e ragionassero non guarderebbero più, perché sentirebbero la morte nell'animo.

E allora guardate a questa terra con sentimento di comprensione. Si può fare qualcosa per queste ferrovie secondarie, signor ministro? Non parlo solo del materiale logoro e antiquato, delle traversine marce e delle curve strette; parlo dei tre gruppi di queste ferrovie, disarticolati, senza organicità tra di loro, staccati l'uno dall'altro, che hanno bisogno di essere collegati. La relazione della commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie, compilata a cura del Dicastero dei lavori pubblici (pag. 131), contempla il riallaccio dei tre gruppi con la costruzione delle linee: Martis-Chilivani; Sorgono-Oniferi; Siliqua-Villacidro.

Inoltre la commissione suggerisce, e facciamo nostro il suggerimento, la trasformazione a scartamento ordinario delle linee Macomer-Nuoro e Sassari-Alghero. Questo ultimo tratto raccomando alla particolare attenzione del ministro perché è nelle aspirazioni vivissime delle due città interessate. Si verrebbe ad evitare così il fatto singolarissimo che un carro delle secondarie non può arrivare dal nord al centro e al sud, perché la ferrovia non ha collegamenti e non si innesta con la linea statale. Ciascun gruppo rimane a sé, senza collegamento con l'altro gruppo.

Che cosa significhino queste interruzioni di traffico è facile capirlo: manipolazioni di merce, carico e scarico, cambio di convogli. Soprattutto significano aumento di nolo che viene a costare il doppio o il triplo.

In queste condizioni di cose è naturale che la rotaia perda la partita di fronte alla gomma. Infatti, così come sono, le ferrovie non rispondono alle esigenze del servizio.

Le lamentele che si avanzano dalle camere di commercio della Sardegna sono le seguenti: 1°) irrazionalità del tracciato; 2°) insufficienza dell'armamento; 3°) antiquato tipo di locomotive e di materiale mobile in dotazione. Per ovviare a questi inconvenienti il primo rimedio da prendere è quello di usare le automotrici. Il costo del treno a vapore è eccessivo, sia per

il combustibile che per il personale. Infatti l'automotrice impegna due persone contro le cinque unità del treno a vapore. La velocità dell'automotrice è senz'altro doppia. Le attuali dodici ore da Cagliari ad Arbatax si ridurrebbero a 6 ore; quelle da Sassari a Palau a due e mezzo o tre.

Le attuali ferrovie, per trasportare ottanta viaggiatori, hanno bisogno di un treno a vapore, di una locomotiva e di una vettura del peso di 53 tonnellate. Per lo stesso numero di viaggiatori, basta un'automotrice del peso di 25 tonnellate. Inoltre — e questo è l'importante — l'automotrice può essere utilizzata con un ciclo di esercizio più intenso. La velocità che si raggiungerebbe, ad esempio, nel percorso da Cagliari ad Arbatax (sei ore invece delle 12 attuali) rappresenterebbe un vantaggio rispetto anche dell'automobile, giacché per andare da Cagliari ad Arbatax per la strada ordinaria, costruita anch'essa col medesimo antiquato criterio delle ferrovie (e quindi con giri viziosi e allungamenti inutili), l'automotrice impiegherebbe maggior tempo, dando il vantaggio all'automotrice.

Qualcuno ha proposto una soluzione intermedia con l'aggiunta di una terza rotaia alla linea a scartamento normale dando la possibilità ai carri delle ferrovie secondarie di giungere a destinazione, senza trasbordi, a Porto Torres da una parte, a Olbia dall'altra.

Si son fatte molte obiezioni da parte dei tecnici. Io non sono un tecnico, onorevole ministro, cerco di sopperire a questa deficienza con la mia buona volontà. Ho letto tutte le relazioni che sono state redatte a riguardo e l'argomento non è privo di base. Il sistema della terza rotaia è combattuto dai tecnici perché rende difficile il traffico delle ferrovie normali, con ingorghi nei bivi e negli incroci. Non è consigliabile per lunghi percorsi ma potrebbe essere sperimentato per brevi tratti, per esempio da Porto Torres a Sassari (20 chilometri), e da Monti ad Olbia (9 chilometri). Se si istituisse questa terza rotaia, tutto il gruppo nord delle ferrovie sarde verrebbe ad esserne vivificato. Non si tratterebbe più di tronchi secondari, onorevole ministro, ma la corrente nuova dei traffici, passando, come sempre, nelle arterie per queste linee, darebbe nuova vita non soltanto alle ferrovie, ma a tutta la nazione. Ma non m'indugio di più su questo argomento. La sorte delle ferrovie secondarie sarde è affidata alla sua saggezza, onorevole ministro. Ella è stato in Sardegna; conosco le parole che ha pronunciato nell'isola e i commenti che ha fatto a Roma. Sono

parole e sono commenti che mi confortano; perciò passo oltre.

Ella ha visto con i propri occhi come stanno le cose, le ha controllate, ha i mezzi e i tecnici a sua disposizione. Ebbene voglia provvedere a questa che è una necessità assoluta e vitale per la Sardegna!

Ma, quando avessimo (Dio lo voglia!) le strade bene asfaltate e le ferrovie, statali e secondarie, tutte bene ordinate, ebbene, dove esse ci condurrebbero? Al mare. Ecco che sorge, a questo punto, la necessità di armonizzare l'ammodernamento, e il rinnovamento delle vie di comunicazione sarde, fra le linee terrestri e quelle marittime.

E badi, onorevole ministro della marina mercantile, che io le devo, a nome della popolazione sarda, un ringraziamento particolare per la doppia corsa settimanale che ha concesso in questi giorni sulla linea Civitavecchia-Cagliari. È un segno di attenzione di cui le siamo grati. Ma non è tutto, perché, onorevole ministro, la nostra vita deve rinascere sul mare! Il mare fu fino a ieri nostro nemico. Ragioni storiche, le incursioni dei saraceni incominciate nel 1000 e susseguitesi fino al secolo scorso, hanno fatto materialmente fuggire la popolazione sarda dalla costa; e quello che i pirati non fecero lo fece la malaria, ora debellata, che rese le coste inabitabili. Così il sardo fuggito dal mare si è riparato sulla montagna, anche adattandosi a condizioni di grave disagio perché isolandosi ancora di più ed appunto per questo ha raggiunto una certa sicurezza. Il mare era il nemico! È strano, infatti, che la Sardegna, che si imprime come un enorme sandalo al centro del Tirreno, non sia una regione marittima. Essa ha dei pastori, dei contadini, dei commercianti, dei laureati, ma non ha marinai. Mentre il mare per altre regioni più fortunate è stato elemento eccitatore di energie, per la Sardegna si è risolto invece in elemento di depressione maggiore. Ed io vorrei, nei miei sogni, che si realizzasse l'auspicio del mio amico professor Alivia di Sassari: la creazione, cioè, anche in Sardegna, di quel clima marittimo spirituale che fece la fortuna delle nostre repubbliche marinare e in cui risiede il segreto della civiltà mediterranea e occidentale.

Perché non riconduciamo il sardo al mare? Potrei dire che personalmente ho fatto quanto mi era possibile, perché ho mandato in marina mio figlio. Ma se tutti i sardi facessero così, se si creasse nelle famiglie nostre l'amore per il mare, quanta ricchezza dal mare giungerebbe! Il mare rappresenta il ora polmone respirante di tutta l'isola, ma rappresenta anche la ric-

chezza, attraverso le industrie che vi sono connesse e innanzitutto la pesca. Eppure, sapete che in Sardegna non vi sono neanche pescatori? È una cosa tremenda! Mentre la Sicilia (che è poco più grande della Sardegna) dà annualmente 387 mila quintali di pesce, la Sardegna, che ha uno sviluppo costiero superiore a quello della Sicilia (1.387 chilometri di costa, cioè un quarto di tutta l'Italia) ne dà soltanto 55 mila quintali, e mentre la Sicilia ha 14.099 operai impiegati nella industria della pesca, la Sardegna ne ha 2.752. Sono pescatori che risiedono in determinati siti: a La Maddalena, a Carlo Forte e ad Alghero, che ebbero l'influsso di immigrazioni d'oltremare: Alghero dalla Catalogna, La Maddalena dalla Corsica, Carlo Forte da Genova.

Sorge perciò il problema di avvicinare il sardo al mare. Come è possibile? Non c'è che un mezzo: aprire vie di comunicazioni, costruire porti. Quali sono le comunicazioni che uniscono la Sardegna al continente? Il collega che ha parlato prima di me si doleva — ed avrà avuto le sue ragioni — che dalla Sicilia partono soltanto tre direttissimi ed un rapido al giorno. La Sicilia è un'isola, ma attraverso il traghetto da Messina a Villa San Giovanni ha la comunicazione diretta con le altre regioni d'Italia. La Sardegna trovasi in una situazione affatto particolare: è veramente isolata. Se manca il servizio del piroscafo, la vita è morta. Mentre la Sicilia può avere altri servizi paralleli alle navi (ed è meglio servita della Sardegna), attraverso la via terrestre, la Sardegna no. La via marittima di comunicazione è il cordone ombelicale che la unisce alla madre-patria, è il solo mezzo che l'avvicina al cuore d'Italia. Noi dobbiamo passare per quell'unico canale. Se ci manca, tutto ci manca!

Si potranno fare in Sardegna grandi opere in agricoltura e nell'industria, ma saremo al punto di prima se non avremo il modo di portare i nostri prodotti oltre il Tirreno sui mercati nazionali e internazionali. Quindi, la rinascita sarda è necessariamente legata allo sviluppo delle vie interne di comunicazione, ma soprattutto è legata alle vie marittime di comunicazione. Non solo esse rappresentano per noi la via, ma bisogna dirlo senza retorica, per noi sono la vita. E come siamo serviti? Fino all'anno scorso (l'onorevole Mastino Del Rio, che è sardo, lo sa) avevamo dei trabiccoli che diventavano, talvolta, anche pericolosi per cui quando il mare era in burrasca non partivano. Attualmente abbiamo veramente dei piroscafi bellissimi: sono quelli del tipo *Sardegna*.

L'onorevole Cappa, che li inaugurò come ministro, ne mise in rilievo l'eleganza e il lusso che riscattavano le miserie del passato. E aggiunse: non siete contenti? Avete degli splendidi piroscafi. In realtà sono cinque belle navi, non però appositamente costruite per il tratto Olbia-Civitavecchia. Sono infatti intercambiabili perché servono anche la Napoli-Palermo e la Napoli-Tunisi.

Ma se quando sono adibite a lunghi viaggi, queste navi hanno bisogno di larghi saloni, da pranzo e di soggiorno, per noi rimangono pressoché inutilizzati, perché la nave parte alle ore 22 da Civitavecchia e il passeggero va subito in cabina per uscirne alle 6 quando la nave arriva ad Olbia. Quindi abbiamo soltanto il tempo per riposarci. Ci avete dato bellissime navi di cui vi ringraziamo, perché costituiscono un passo in avanti rispetto ai trabiccoli che vi erano prima, ma esse non sono sufficienti. Hanno 460 posti-letto. Nella Olbia-Civitavecchia, sono partiti dalla Sardegna, dal gennaio all'agosto 1953, 117.809 passeggeri. Sono arrivati in Sardegna 112.964 passeggeri. Dividete questa cifra per 460 e abbiamo una presenza di oltre 750 passeggeri al giorno. 460 persone trovano posto; ma gli altri? È un guaio! I passeggeri si sdraiano nei corridoi e nei saloni costituiti per ben altre destinazioni, ma non possono fare diversamente. Si potevano costruire delle navi meno lussuose e più ricettive, con almeno 700 posti-letto; allora avremmo risolto il problema.

Non vi dico poi cosa succede ad Olbia e a Civitavecchia per la ricerca affannosa di assicurarsi un posto: 300 persone finiscono per non averne. È un rissare continuo, un urtarsi a vicenda, perché l'agenzia ha un solo sportello per la prima, la seconda e la terza classe e tutta la gente vi si accalca con la speranza di partire. I più fortunati fanno la prenotazione a Roma e a Torino; ma tutti coloro che non provengono da queste città, non hanno tale possibilità e spesso rimangono a terra. Perciò apprezziamo giustamente queste lussuose navi, lussuose ma non sufficienti!

So bene che il bilancio dello Stato non consente oggi la costruzione di nuovo naviglio. Bisogna allora studiare se da quei saloni si possono ricavare altre cabine oppure se si possa recuperare qualche nave da altre linee. È certo che occorrono delle corse sussidiarie per lo meno durante i periodi stagionali. Altrimenti, al malessere economico si aggiungerebbe quello psicologico e sociale. Dicono i sardi: le tasse le paghiamo tutti; perché non dobbiamo essere considerati come gli altri?

Perché non dobbiamo avere la possibilità anche noi di viaggiare per i nostri affari e per il nostro lavoro? Perché il Governo ci tratta così? E avrebbero ragione.

Per Cagliari è stata istituita la seconda corsa settimanale. È una prima tappa. Ma anche Sassari ha i suoi diritti.

Qui non è questione di ormai superate rivalità fra nord e sud. Il nord è abitato anche da sardi che hanno interesse di recarsi in continente.

Si dice che la Cagliari-Civitavecchia decongestionerà in parte la Olbia-Civitavecchia. È vero. Noi vorremmo che, dopo le unanimi deliberazioni delle camere di commercio di Cagliari, di Sassari e di Nuoro, anche la linea settimanale Porto Torres-Genova diventasse almeno bisettimanale, in modo che i viaggiatori del nord possano arrivare a Genova in 12 ore. La linea diventerebbe subito attiva. Nelle attuali condizioni i passeggeri non se la sentono di viaggiare su un piroscafo misto per 20 o 24 ore; e preferiscono fare la linea Olbia-Civitavecchia. Mettete dei piroscafi degni e vedrete che il traffico aumenterà.

Dalla attenta e pregevole relazione ho appreso che sono state ristabilite le linee con il nord-America, con il nord Europa e con l'oriente. Ne sono contento perché esse portano il tricolore d'Italia nei mari lontani e rinnovano il prestigio delle nostre antiche tradizioni marinare, e vorremmo che l'Italia fosse ovunque presente e rispettata per l'ingegno e l'operosità del suo popolo. Ho visto che avete mantenuto la Napoli-Tunisi. Avete mantenuto la Napoli-Tripoli; e va bene.

Per la Napoli-Bengasi però vorrei prospettare un quesito. Al mio cuore di soldato non dispiace che siano ricordati quei luoghi. Ma a Bengasi, purtroppo, gli italiani non ci sono più; ve ne sarà qualcuno che ha conservato un po' di terra e qualche fattoria, ma le nostre navi servono soprattutto agli inglesi che ora colà fanno da padroni. L'onorevole Caffero, con quella autorità che gli è propria, ha detto: non dobbiamo avere frenesie di prestigio. Capisco che il prestigio nostro deve essere affidato alle nostre bandiere a Tunisi, a Tripoli, e sui mari d'Africa, ma non per questo il nostro prestigio deve subire eclissi in patria sui mari di Sardegna. In Cirenaica gli italiani non ci sono più, mentre in Sardegna... ce ne sono ancora! Il piroscafo *Città di Tripoli*, che fa servizio per Bengasi, potrebbe essere adibito alla linea Porto Torres-Genova, in modo da istituire quella corsa bisettimanale di cui abbiamo assolutamente bisogno. Tanto meglio inoltre

se quella linea settimanale e bisettimanale potrebbe fare, con grande vantaggio, scalo a La Maddalena, in attesa che venga ripristinata la linea diretta che questa città aveva con Livorno.

La Maddalena è oggi la terra più isolata della Sardegna. Una volta quest'isola era all'ordine del giorno della nazione, quando era sede dell'ammiragliato e rappresentava veramente la difesa del cuore d'Italia e di Roma, con i suoi cannoni e con i suoi armamenti. Ora i forti hanno le caverne vuote, La Maddalena ha perduto con l'ammiragliato la sua vita ed il suo gentilizio. Eppure gli abitanti di quell'isola hanno una tradizione marinara di primissimo ordine.

Onorevole ministro, è de La Maddalena la prima medaglia d'oro della marina italiana: Domenico Millelire. Altre tre medaglie d'oro di marina accrescono le belle tradizioni maddalenini che sono veramente tutti marinai. Ora sono costretti a vivere sul mare, senza il mare. Ma La Maddalena ha altri titoli di nobiltà da difendere non fosse altro per la vicinanza di Caprera. Va inoltre ricordato che sul vicino scoglio di Santo Stefano, Domenico Millelire cacciò i francesi nel 1793. Tra gli artiglieri nemici vi era un capitano che dovette pur esso fuggire davanti all'impeto e all'ardimento dei sardi: quel capitano si chiamava Napoleone Bonaparte. Proprio a La Maddalena egli ebbe la sua prima sconfitta. Per questo episodio la prima medaglia d'oro della marina fu assegnata a Domenico Millelire.

A Santo Stefano vi è anche una colonna che ricorda il sacrificio della nave *Roma* affondata dai tedeschi nelle acque presso La Maddalena: questi valorosi marinai d'Italia vivono sempre nel nostro cuore, nel nostro ricordo più acceso, anche se sono in fondo al mare!

Lì vicino un'altra nave vi fu affondata; questa volta dagli inglesi: l'incrociatore *Trieste*, dal nome fatidico. La nave risollecata dalle onde riportò a galla i marinai morti al loro posto di combattimento. Essi, in ispirito, montano oggi di sentinella sulla torre di San Giusto.

E io le chiedo, onorevole ministro: possiamo noi dimenticare l'isola de La Maddalena così benemerita della patria, così carica di storia e di gloria e lasciarla morire di inedia? Date la possibilità ai suoi abitanti di servire, di lavorare e di vivere, per il bene della patria, sul mare.

Vi è un piccolo piroscafo, il *Limbara* che fa servizio giornaliero tra La Maddalena, la

costa sarda a Santa Teresa di Gallura e Bonifacio, ove arriva dopo un'ora e mezza di traversata. Io vi sono andato. Ero il solo passeggero di quel piroscafo, e ho chiesto: come mai sono solo? « È già molto che ve ne sia uno — mi è stato risposto — perché di solito non viaggia nessuno ».

Perché? Le statistiche dicono che i sardi non vanno in Corsica né i corsi vengono in Sardegna. Questo per una ragione molto semplice: per le barriere doganali che impediscono il traffico, e per i passaporti che lo ostacolano.

Garrisca pure la bandiera d'Italia anche sul mare di Bonifacio, ma vorrei che fosse un segno di cordialità apprezzato dai francesi. Essi hanno una corriera che da Bonifacio va ad Ajaccio: ebbene, la fanno partire sempre mezz'ora prima che il piroscafo arrivi ed arrivare dopo mezz'ora che il piroscafo è partito. Tutto questo non è fatto a caso... in attesa forse della Comunità europea!

Eppure qualcosa bisogna fare! Perché non si rilasciano delle tessere turistiche per otto giorni, in modo che il turismo corso, che è molto attivo e redditizio, possa in parte riversarsi in Sardegna, e dalla Sardegna in Corsica, così da rendere frequentato questo piroscafo? Un altro problema da risolvere vi è a La Maddalena. Questa cittadina non vive della sua terra: è uno scoglio che non produce nulla, tutto deve essere trasportato dalla Sardegna, talvolta anche l'acqua. Il piroscafo *Limbara* e alcune barche provvedono ad assicurare il servizio. Io chiedo un beneficio per La Maddalena: la istituzione di una piccola nave traghetto che trasporti i camions con le derrate e le merci senza la manovra dell'imbarco e dello sbarco che comporta un sensibile aumento di prezzo. La merce può arrivare così direttamente al mercato. Le acque de La Maddalena sono pescose e dotando il servizio di navi traghetto questi automezzi che arrivano carichi di derrate potrebbero ritornare in Sardegna trasportandovi il pesce.

Una parola sui costi. Sapete che cosa si paga di nolo per una tonnellata di merce tra Olbia e Civitavecchia? 2.995 lire. La spesa di transito è poi a Civitavecchia di lire 3.035 e ad Olbia di lire 2.085 più «Ige». In altri termini il nolo di una tonnellata di merce viene a costare tre volte tanto. Ragione per cui i prodotti della Sardegna, ad esempio i carciofi, la carne, il formaggio, non possono sostenere la concorrenza con i prodotti continentali sui mercati; vi è questa barriera invalicabile dei diritti di transito che ostacola qualsiasi commercio della Sardegna. Perciò io chiedo non soltanto di migliorare le vie

marittime per i viaggiatori, ma soprattutto di favorire il trasporto delle merci, perché se ne avvantaggino l'economia della Sardegna e quella d'Italia.

Io credo, onorevole ministro, che tra le pieghe del bilancio del Ministero della marina mercantile si possa trovare la copertura per questa differenza di prezzo. A questo punto, potrei osservare che le ferrovie per il riscaldamento adottano un criterio unitario per tutta l'Italia. Quindi, anche per questi servizi che congiungono la Sardegna al continente si dovrebbe adottare un analogo criterio, cioè parificare anche per la Sardegna il costo dei trasporti, dando così maggiore possibilità di sviluppo alla sua vita economica. Perché, onorevoli colleghi, le capacità del sardo, chiuso in se stesso fino a ieri, si stanno risvegliando e preziose sono le sue virtù di lavoro. Non arrestate la rinascita di questo popolo, dimostrate che effettivamente il Governo va incontro alle necessità urgenti della Sardegna e che la Sardegna è veramente vicino al cuore della patria.

So che la questione dei porti non è di sua competenza, onorevole ministro, ma desidero anche qui ricordare che al porto di Olbia può attraccare un solo piroscafo, data la ristrettezza della banchina. Occorre raddoppiare la banchina, o meglio ancora costruire l'auspicato porto interno, come occorre affrettare l'apertura della stazione marittima di Civitavecchia.

Onorevole ministro, ho finito, avrei tante altre cose da dire, ma mi riservo di parlare in altra occasione alla Camera. È necessario che la Camera conosca e risolva tutti i problemi della Sardegna e che senta il palpito di questa isola che null'altro vuole se non essere messa alla pari delle altre regioni d'Italia, pari nel beneficio e nel sacrificio, sempre. Ciò rientra nel naturale impegno dell'unità nazionale. (*Applausi a destra — Congratulazioni*)

Presentazione di disegni di legge.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio, i disegni di legge:

« Concessione all'Ente nazionale per la distribuzione di soccorsi in Italia (E.N.D.S.I.) di un contributo a carico dello Stato di lire 200 milioni »;

« Concessione di sovvenzioni straordinarie a favore delle Opere nazionali per gli invalidi di guerra e per gli orfani di guerra per l'esercizio finanziario 1950-51 e precedenti ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione.

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

ANTONIOZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'attenta lettura della relazione dell'onorevole Angelini sul bilancio del Ministero dei trasporti, relazione che non si limita ad una arida illustrazione del bilancio con le consuete osservazioni, ma che spazia il proprio esame a tutta la materia dei trasporti giungendo ad uno studio accurato di tutto il settore, ha destato in me una profonda perché gli elementi di tale materia a mia conoscenza, oltreché gli argomenti logici che si possono trarre dai dati e dalle statistiche, mi han trovato perfettamente d'accordo con l'onorevole relatore su alcuni suoi rilievi e su indirizzi e proposte di nuovi orientamenti nel settore dei trasporti.

In questo intervento, necessariamente breve, perché dovrò fra poco correre in Calabria per essere a fianco delle popolazioni colpite dal nubifragio e dall'alluvione, in questo intervento tratterò di quello che dovrebbe essere il potenziamento dell'organizzazione statale dei trasporti e di alcuni aspetti del problema che si riferiscono al Mezzogiorno ed in particolare alla Calabria.

Potenziamento dei trasporti: forse l'espressione potenziamento non è la più adatta dato che, più che di un potenziamento, si tratta in realtà di rivedere tutta la materia per dare alla stessa una struttura più organica che consenta quel coordinamento e quella unità di impostazione, oltreché di organizzazione e di amministrazione, che si rende indispensabile premessa per il razionale e moderno funzionamento di tutto il settore dei trasporti.

Quando diciamo moderno funzionamento, vogliamo richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sul concetto nuovo che deve presiedere alla impostazione del problema dei trasporti, concetto che richiede una spinta oltre quella specie di immobilismo che

ormai da anni tiene il freno a riforme definitive che pur si dice da più parti di condividere, che pur la Camera va già da tempo sollecitando al Governo ed a se stessa.

Come è mai pensabile infatti che un settore dell'amministrazione dello Stato cui si è dato il nome di « Ministero dei trasporti » abbia limitato il proprio campo di attività soltanto all'esercizio delle ferrovie dello Stato ed a quello — che pur va riveduto nella sua limitata ampiezza — dell'ispettorato della motorizzazione ?

Lo *slogan*, cui fa cenno l'onorevole relatore, secondo il quale questo Ministero è chiamato « Ministero delle ferrovie » trova pieno fondamento nella realtà; e non diciamo con ciò che il settore ferroviario non sia tanto importante da non poter richiedere l'attività di un distinto settore dell'amministrazione dello Stato tutto per sé: ma in tal caso si abbia la sensatezza di non chiamare più quello odierno col nome di Ministero dei trasporti.

Tutta l'attuale organizzazione dei trasporti in Italia e la sua attribuzione — come dimostrerò — ai più diversi rami dell'amministrazione statale porta come sua naturale conseguenza disordine, disorganicità, inadeguatezza dei servizi e dei mezzi oltreché difficoltà per il Governo di avere idee chiare sulla situazione dei trasporti in un particolare momento della vita nazionale appunto per la mancanza di una visione e di una rilevazione unitaria delle necessità e dei dati statistici; e ciò rende difficile le previsioni sullo sviluppo avvenire dei traffici, oltreché sulle possibilità di prevedere o creare nuove entrate che consentano maggiori spese per nuove costruzioni.

Ciò è dimostrabile facilmente. Infatti, mentre per « trasporto » s'intende il trasferimento con qualsiasi mezzo sia in terra, che in mare, che in cielo, di persone o cose da un luogo ad un altro, tale concetto non trova, nella organizzazione dei trasporti dello Stato italiano, analoga unitaria rispondenza: molto spesso vi è una confusione di mezzi e di attribuzioni veramente strana, per non dire inconcepibile.

Se vogliamo riferirci ai trasporti aerei civili, troveremo che essi dipendono esclusivamente — e non ne comprendiamo il perché anche per la mancanza di reciprocità verso altri settori — dal Ministero della difesa.

Se vogliamo riferirci ai trasporti per via acquatica, bisogna distinguere, nell'attuale struttura dello Stato italiano: sul mare è competente il Ministero della marina mercantile,

mentre sui laghi, sulle lagune, sui fiumi quello dei trasporti.

In tal caso — mi si perdoni l'ironia — un natante che facesse la spola tra un porto marittimo ed uno fluviale farebbe sorgere un conflitto di competenza tra i due ministeri pur viaggiando nello stesso elemento liquido.

Circa i trasporti terrestri vi è una strana situazione sia per quanto si riferisce alla programmazione delle opere da costruire, sia in alcuni casi alla manutenzione, che per l'esercizio.

Il Ministero dei lavori pubblici ha competenza a predisporre i programmi ed esegue le costruzioni delle ferrovie, mentre quello dei trasporti ne ha l'esercizio.

I programmi, i progetti, la esecuzione e la manutenzione delle strade riguardano di volta in volta o l'«Anas» o altre amministrazioni statali o locali, mentre il traffico è regolato dal Ministero dei trasporti, con inconvenienti frequentissimi provocati dalla diversità di indirizzi e qualche volta di interessi.

Basterà citare ciò che spesso accade tra l'«Anas», il Ministero dei trasporti e le società concessionarie per gli impianti di linee filoviarie, ovvero tra amministrazioni comunali o provinciali e ispettorati compartimentali per la concessione di autorizzazione di trasporti. Anche il controllo del traffico sulle strade è sottratto al Ministero dei trasporti, essendo principalmente affidato alla polizia della strada che dipende dal Ministero degli interni. Ho voluto dare uno sguardo panoramico a tutto ciò per mettere in particolare evidenza la disorganicità attuale di tutto il settore dei trasporti e la necessità di un suo definitivo riordinamento unitario.

Il relatore ha — con la competenza sua particolare — discusso dei rapporti fra strada e rotaia, dei predotti del traffico e delle possibilità future al riguardo. Magnifico studio questo, ma è vano parlare di tutto ciò e approfondire argomenti così suggestivi quando si insiste nel non voler porre le premesse di un ordinamento nuovo ed ormai reclamato dai tempi.

Si costituisca un unico grande Ministero dei trasporti, la cui competenza vada dalla programmazione delle costruzioni, alla esecuzione e all'esercizio degli impianti, fino alla regolazione del traffico. E tale ministero presieda ai tre settori dei trasporti aerei, marittimi e terrestri con quella organicità di impostazione e di amministrazione che la natura stessa della materia e la sua concezione dinamica richiedono in maniera indilazionabile.

Questo il problema principale e di carattere generale che era doveroso da parte nostra sottolineare, per essere, noi deputati, chiamati a quella funzione di critica e di stimolo che rappresenta il divenire dello Stato italiano.

Problemi particolari vi sono in gran numero, ma già la relazione li tratta in maniera esauriente. Soltanto vorrei raccomandare all'onorevole ministro dei trasporti una migliore utilizzazione, sul piano locale, del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato con particolare riferimento alle automotrici. Si dice che l'autobus faccia la concorrenza al treno: ciò è vero in parte o, quanto meno, è vero finché la rotaia non assolve in pieno i compiti che le sono affidati e finché non sfrutta tutte le possibilità in suo potere.

È risaputo che i cittadini, nella parte maggiore, preferiscono i servizi del trasporto ferroviario, quando questo non significhi — rispetto a quello stradale — spesa maggiore e orari non utili.

È l'esperienza della periferia che mi induce ad affermare che — ripeto — la ferrovia non ha utilizzato tutte le sue possibilità. Si cerchi di adeguare di più, specie nel mezzogiorno d'Italia il servizio ferroviario alle reali esigenze delle popolazioni, con particolare riferimento ai treni locali di carattere regionale o provinciale. Vi sono province, attraversate da alcune linee ferroviarie, nelle quali — come nella mia di Cosenza — le popolazioni reclamano corse di automotrici da e verso il capoluogo almeno due volte al giorno: in tal caso la parte maggiore dei viaggiatori locali si servirebbe del mezzo ferroviario, con spesa minore e con soddisfazione maggiore data la comodità del mezzo stesso rispetto al disagio che, sulle strade impervie del Mezzogiorno, è causato dall'automezzo.

Altro problema particolare del Ministero dei trasporti è quello che riguarda gli ispettorati compartimentali per la motorizzazione. Questi uffici periferici del Ministero dei trasporti non sono più adeguati alle necessità del momento, ed ai compiti sempre maggiori che sono destinati ad avere per l'incremento del traffico.

Il personale di tali ispettorati — pur nella laboriosa e magnifica attività che lo distingue — non è sufficiente non essendo stato aumentato in proporzione neppure lontana con l'incremento del numero degli autoveicoli e dei servizi cui sovrintende nel compartimento. E così, come da tempo si è fatto per altri settori delle amministrazioni dello Stato, è necessario decentrare sempre più tali uffici istituendo almeno un ispettorato in ogni pro-

vincia, senza consentire — come spesso accade ora — che le province dove non v'è sede di ispettorato compartimentale abbiano ad essere necessariamente trascurate.

D'altra parte per la realizzazione di tale decentramento provinciale a me sembra che lo Stato dovrebbe assumere un onere ben limitato rispetto all'importanza e — per la conseguente naturale espansione del traffico — alla utilità per la economia generale della nazione e quella particolare dei trasporti. Su questo punto ho fiducia che l'onorevole ministro vorrà dare alla Camera degli affidamenti almeno con assicurazione di rapido e concreto studio.

Per quanto concerne poi i trasporti automobilistici con riferimento al settore dei carburanti è bene che il Governo esamini ponderatamente la possibilità di una riduzione delle imposizioni fiscali onde consentire un ribasso del prezzo dei carburanti stessi. Se il problema non è di competenza esclusiva del Ministero dei trasporti, l'onorevole ministro consentirà con me nel ritenere che prezzi più bassi del carburante, procurerebbero un aumento di traffico e di autoveicoli tale che lo Stato e l'economia nazionale trarrebbero da ciò indubbio vantaggio, come d'altra parte è dimostrato dalle statistiche sui prezzi dei carburanti e sulla circolazione degli autoveicoli delle maggiori nazioni d'Europa e d'America.

Debbo ora intrattenermi sul secondo argomento che mi interessa: su quello dei trasporti nel Mezzogiorno con particolare riferimento alla Calabria che ho l'onore di rappresentare nel Parlamento italiano. Ed è con animo esacerbato dal dolore che oggi tratto questo tema, con il pensiero riverente rivolto alle numerose vittime della immane calamità che ha devastato la mia regione, ed alle popolazioni che profughe percorrono le strade fangose della Calabria per cercare un tetto ed un asilo! Fra poco partirò per la Calabria ma dispero di poter giungere sui luoghi maggiormente colpiti a causa delle interruzioni stradali che si sono aggiunte alle già difficoltose condizioni stradali e ferroviarie oltreché dei trasporti nella regione calabrese. Giunge purtroppo a proposito questo mio intervento sui trasporti in Calabria, perché si riconnette a tutta una serie di interventi fatti nel Parlamento — anche recentissimamente dall'illustre senatore Vaccaro al Senato — e fuori dai rappresentanti della Calabria; e, da un secolo, calamità e disastri si sono abbattuti su di essa ed ogni volta non si fa che chiedere interventi decisi e definitivi

all'i. domani delle sciagure e, poi, si dorme per anni.

Il Governo dell'Italia democratica ha rivolto — primo fra i governi succedutisi dall'unità in poi — la sua operosa e fraterna attenzione alla Calabria e, in verità, ci si è incamminati, in alcuni settori della vita economica e sociale calabrese, sulla via della rinascita. Nel settore dei trasporti — e quando parlo di trasporti mi riferisco, secondo la non scindibile ed affermata esigenza prima espressa, soprattutto alla viabilità ed alle strade ferrate — siamo ancora indietro.

È vero che la programmazione e la esecuzione delle opere di costruzione stradale e ferroviaria non può essere effettuata in brevissimo tempo, ma vorremmo una maggiore attenzione e celerità se si vuole veramente redimere il mezzogiorno d'Italia. Le ferrovie calabresi, alcune delle quali di remota costruzione, hanno particolari necessità che consistono nell'ammodernamento e nella revisione di tutti i percorsi, sia per quanto si riferisce ai binari, che alle stazioni ed alle opere d'arte. Nell'alluvione in atto numerose sono le vecchie opere ferroviarie che sul litorale ionico calabrese non hanno retto alla furia degli elementi. Negli ultimi tempi numerosi crolli di ponti sono registrati nella storia dolorosa delle ferrovie calabresi. È necessaria ormai, anche se purtroppo tale via ci è indicata da tante vittime, un'opera di programmazione e di esecuzione definitiva ed adeguata.

In questi giorni ho attentamente letto e studiato nelle sue premesse e nelle sue conclusioni la relazione presentata al consiglio superiore dei lavori pubblici dalla commissione a suo tempo istituita per lo studio del piano regolatore delle ferrovie italiane. Tale relazione, compilata in collaborazione con alti funzionari del Ministero dei trasporti, fissa in termini chiari le proposte concernenti lo sviluppo programmatico delle ferrovie italiane coordinando questo con quello delle strade. E, per quanto riguarda la Calabria, giunge alle seguenti conclusioni: primo, escludere, dal piano regolatore delle ferrovie le linee Sibari-Potenza, Campobasso Marina-Chiaravalle, Vibo Valentia-Soverato, Vibo Valentia-Gioia Tauro, Sinopoli-Oppido, Cinquefrondi-Mammola. Secondo, iniziare, come opera da farsi in un terzo momento, la ferrovia Camigliatello-Petilia Policastro per Cerenzia e Caccuri. In questa ferrovia v'è da osservare che è già in esercizio da oltre 25 anni il tratto Cosenza-Camigliatello e che è in fase di avanzata costruzione il tronco Camigliatello-San Giovanni in Fiore: ora tali lavori sono sospesi da

tempo e sul bilancio del Ministero dei trasporti di cui oggi si discute è scritto, in una nota in calce al capitolo 59, che non vi sono più stanziamenti a seguito della totale utilizzazione della somma erogata. Sta di fatto che non vi sono più stanziamenti e l'opera, pressoché alla fine, è rimasta incompiuta.

Si renda conto il Governo, oltre che della delusione delle popolazioni interessate delle somme notevolissime ivi spese dallo Stato, somme che rimarrebbero come buttate al vento. Se la società concessionaria non è più in grado di terminare i lavori, lo Stato si faccia avanti e reclami i propri diritti, tutelando le popolazioni calabresi e se stesso. Terzo: inoltre è prevista dal piano regolatore la trasformazione a scartamento ordinario della linea Spezzano Albanese-Castrovillari-Lagonegro. Quarto, un attento studio è stato compiuto per la nuova Paola-Cosenza: dopo l'esame di vari progetti di massima la commissione si è orientata verso uno di essi che ridurrebbe la pendenza massima dal 75 per mille al 17 per mille con un percorso complessivo tra Cosenza e Paola di chilometri 27, di cui 24 di nuova costruzione; tale ferrovia costerebbe 10 miliardi.

La commissione in correlazione con la Cosenza-Paola ha studiato e approvato la rettifica della Cosenza-Sibari nel tratto Mongrassano-San Marco Roggiano.

Con tale rettifica e con la costruzione della Paola-Cosenza si realizzerà una trasversale Paola-Sibari dello sviluppo di chilometri 92 circa (e cioè di chilometri 11 inferiore a quello dei due tratti attuali Paola-Cosenza e Cosenza-Sibari) e verrà in tal modo realizzata una ferrovia sussidiaria collegante direttamente la Sicilia con le Puglie con un percorso da Reggio Calabria a Bari di chilometri 582, che è di chilometri 83 più breve di quello attuale lungo la linea ionica. Di tale nuova sistemazione ferroviaria calabrese è prevista la realizzazione in un «secondo momento» dopo cioè che sarà possibile raccordare la nuova ferrovia alla linea in esercizio Battipaglia-Reggio Calabria attrezzata in gran parte con il doppio binario.

Mentre diamo atto dell'inizio dei lavori — in corso ormai da mesi — per il raddoppio del binario Reggio Calabria-Battipaglia, non possiamo non richiedere insistentemente che si provveda a decidere la costruzione della Paola-Cosenza-Sibari, stanziando i fondi all'uopo occorrenti sui bilanci ordinari o su quelli della Cassa per il Mezzogiorno. Ripeto: si costruiscano le ferrovie necessarie, rivedendo anche alcune conclusioni della com-

missione succennata, si dia la strada ai paesi che non l'hanno, si ammodernino gli impianti, si ridimensioni l'intera struttura delle vie dei trasporti calabresi, sia di terra che di mare e di cielo. La Calabria non può attendere oltre anche in materia di viabilità e di trasporti: il Governo si preoccupi di tale problema nella sua interezza e consideri la inutilità delle spese per la trasformazione fondiaria e per l'aumento della produttività se — accanto a queste — non provvede a riordinare e ricostruire il sistema della viabilità negli aspetti ferroviario e stradale. Non intervenire al più presto significherebbe — con riferimento alle numerose recenti provvidenze dello Stato verso la Calabria in altri settori — avere immesso nelle arterie della economia calabrese del sangue che non potrebbe essere produttivo di benefiche conseguenze per la difficoltà o addirittura la impossibilità di circolazione.

Onorevoli colleghi, l'amore mio per la Calabria mi ha forse fatto addentrare troppo in problemi particolari: ma non siamo forse noi — e guai se non lo fossimo — i portatori delle necessità delle popolazioni che ci hanno qui inviato? Onorevole Presidente, ho creduto discutere sui due argomenti che quale componente la commissione trasporti e quale calabrese sentivo dover trattare in quest'aula, prospettando alla Camera ed al Governo alcune necessità, muovendo qualche benevola critica, chiedendo alcuni provvedimenti. La Camera ne condivide certamente la giustezza, e ravvisa la opportunità di provvedere; voglia ella, onorevole ministro, rendersene interprete presso il Governo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a lunedì.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere:

1°) se non ritiene che sia una provocazione contro le popolazioni di Caltanissetta ed i minatori in particolare, l'operato della polizia di ieri 23 ottobre. Infatti — premesso che l'agrario, industriale minerario barone di Trabonella, senza alcun giustificato motivo, ha sospeso 750 operai della omonima miniera e licenziati 89 tra cui, in aperta violazione delle norme contrattuali, i componenti della

Commissione interna nonché un certo numero di operai in atto ammalati o infortunati; premesso che tutte le riunioni indette dall'Ufficio del lavoro, dal prefetto e dal Governo regionale sono state disertate dal predetto barone al fine di inasprire l'animo dei lavoratori e di dimostrare di essere al di sopra delle stesse autorità costituite — ieri una larga delegazione composta di minatori e delle loro famiglie si recava dal prefetto per fargli presente la gravità della situazione e per chiedere un suo energico intervento atto ad avviare a soluzione la questione. Detta delegazione veniva aggredita dalla polizia, la quale si abbandonava a violenze disgustose ed inumane contro i lavoratori e contro le donne ed i bambini;

2°) se non ritiene necessario ed urgente adottare provvedimenti contro coloro che hanno dato l'ordine alla polizia e se, nel contempo, non ritiene di dover intervenire per fare desistere il barone Trabonella dal suo tracotante atteggiamento, adoperandosi per una rapida soluzione della questione onde ridare la serenità alle famiglie dei colpiti e a tutta la popolazione nissena, che vede in grave pericolo l'economia della città.

(483) « DI MAURO, FALETRA, GRASSO NICOLOSI ANNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere quali iniziative abbia preso od intenda prendere per assicurare la ripresa, anche attraverso eventuali trasformazioni, dello stabilimento Cisa-Viscosa di Roma Prenestino, garantendo alle maestranze licenziate o sul punto di esserlo la continuità del lavoro, ed all'avvenire industriale della città la sopravvivenza e lo sviluppo di un importante complesso.

(483) « FOLCHI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è a conoscenza dei voti espressi sia dalle camere di commercio, industria e agricoltura, che dagli enti provinciali per il turismo delle provincie di Bologna e Pistoia, perché venga istituita una coppia di treni direttissimi, da tempo promessa, fra i centri di Bologna, Pistoia, Firenze sulla linea porrettana e cosa ha disposto, o intenda disporre per l'accoglimento di tale richiesta che risponde ad una esigenza vivamente sentita dalle popolazioni interessate.

« Gli interroganti chiedono inoltre se consta al ministro come l'ultimo treno partente da Bologna arriva a Pistoia alle ore 19,3, men-

tre su qualsiasi linea, anche se ritenuta di interesse secondario, l'arrivo degli ultimi treni si aggira dalle ore 21 alle ore 22, e se non crede provvedere per venire incontro ai numerosi viaggiatori obbligati o a non portare a termine i loro affari nella giornata, o pernottando fuori residenza andare incontro a disagi ed inutili spese. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(1849)

« ZAMPONI, BOTTONELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non vi sia la possibilità di istituire una coppia di treni (automotrici) per il collegamento di Bologna con Ravenna (via Lugo o Faenza) in partenza l'uno da Bologna verso le 22,30 e l'altro da Ravenna verso le ore 4,15.

« Tale richiesta è motivata dal fatto che da Bologna a Ravenna dopo le 20,55 fino al mattino non esistono più comunicazioni.

« In secondo luogo perché al mattino con le attuali comunicazioni da Ravenna a Bologna non è possibile prendere le coincidenze per Milano, Roma, Trieste, Verona, ecc., ciò che rende impossibile o per lo meno disagiata ai viaggiatori di recarsi nelle suddette località e rientrare nella stessa giornata.

« Ove non fosse possibile la istituzione dei nuovi treni richiesti, gli interroganti chiedono di conoscere se non ritenga necessario almeno rivedere gli orari attuali onde permettere il miglioramento delle attuali coincidenze per le comunicazioni di Ravenna con i maggiori centri del Nord e Centro Italia. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(1850) « CERVELLATI, ZACCAGNINI, BOLDRINI, MARABINI.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga necessario apportare le seguenti modificazioni all'orario ferroviario sulla linea Firenze-Pistoia-Lucca:

1°) Anticipare di un'ora la partenza da Lucca del treno AT 839 per consentire ai viaggiatori di giungere a Firenze in tempo utile per soddisfare le loro esigenze presso tutti gli uffici della capitale della Toscana, ed essenzialmente presso la Corte d'appello.

2°) Anticipare convenientemente la partenza da Lucca del treno 2351 per far sì che i viaggiatori giungano a Firenze in tempo utile per usufruire del treno ET 531 in partenza per Roma.

« Gli interroganti chiedono inoltre che venga considerata la opportunità di consentire anche ai viaggiatori muniti dei biglietti di terza classe l'utilizzazione sull'intero percorso Firenze-Viareggio dei treni AT 838, AT 856, HT 839, AT 851. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(1851)

« BALDASSARI, ZAMPONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per sapere se è a loro conoscenza il fatto che Cruillas, borgata di Palermo, nella quale vivono 8.000 cittadini, è priva di un edificio scolastico e che i bambini della zona per frequentare la scuola sono costretti giornalmente a percorrere a piedi parecchi chilometri per raggiungere la scuola di un'altra borgata: Uditore.

« Gli interroganti chiedono agli onorevoli ministri quali provvedimenti intendano prendere per ovviare a una situazione tanto grave. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(1852)

« GRASSO NICOLOSI ANNA, SALA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza dell'azione che oltre 20 comuni del Teramano, riuniti in consorzio dei comuni rivieraschi insieme all'Amministrazione provinciale, stanno svolgendo contro il disciplinare di concessione delle acque dei fiumi Vomano e Tordino alla società « Terni ».

« E per conoscere se gli organi ministeriali hanno preso visione delle opposizioni avanzate dai comuni e se, riconoscendole in qualche modo fondate, hanno possibilità ed intenzione di rivedere il disciplinare stesso in accoglimento, sia pure parziale, delle richieste delle Amministrazioni comunali. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1853)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi che hanno indotto gli organi competenti ad escludere la statale Gran Sasso dal piano di miglioramento stradale dell'A.N.A.S. con grande delusione delle provincie di Teramo e L'Aquila; per conoscere se è possibile modificare il piano dell'A.N.A.S.; e per sapere — ove il piano suddetto fosse già definitivo ed irrevocabile — quali intenzioni si hanno di migliorare la strada suddetta (alcuni tratti angustissimi, tortuosità viziose e facilmente eliminabili, passo delle Capannelle

bloccato durante la caduta delle nevi) non solo in accoglimento delle pressanti richieste delle popolazioni del Teramano e dell'Aquila, ma soprattutto considerando che è una arteria di rifornimento per la capitale e la più breve transappenninica di collegamento fra l'Adriatico e Roma. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1854)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, per sapere se corrisponde a verità la notizia della esclusione della città di Teramo dal piano di costruzione di Palazzi delle finanze nei capoluoghi di provincia; e per conoscere se il ministro intenda prendere in considerazione la particolare situazione degli uffici finanziari in Teramo, da accertare anche mediante ispezione, onde venire incontro alle esigenze di funzionamento dell'amministrazione finanziaria ed alle popolazioni di questa provincia, la quale nelle sue condizioni di inferiorità ereditate dal passato trova sempre motivo per vedersi negato ogni miglioramento da parte di tutti gli organi centrali. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1855)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se la riforma del Codice della strada, in via di attuazione, contempla la conservazione del vecchio articolo 107 sul funzionamento di scuole per conducenti.

« L'applicazione rigida di tale articolo potrebbe contribuire alla diminuzione degli incidenti stradali, in quanto i guidatori otterrebbero la patente di guida solo dopo un congruo periodo di dimestichezza con il mezzo meccanico, di cui avrebbero migliore conoscenza e maggior padronanza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1856)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se intendono compiacersi di applicare alla provincia di Teramo l'articolo 18 della legge del 4 marzo 1952, n. 137, in riconoscimento delle esigenze di centinaia di profughi, ivi convenuti dall'Africa, dalla Venezia Giulia e dalle isole Egee. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1857)

« SORGI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 OTTOBRE 1953

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

La seduta termina alle 21,5.

*Ordine del giorno
per la seduta di lunedì 26 ottobre 1953.*

Alle ore 10:

Seguito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'eserci-

zio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954. (80). — *Relatore* Mazza.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954. (*Approvato dal Senato*). (200). — *Relatore* Jervolino Angelo Raffaele.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954. (*Approvato dal Senato*). (219). — *Relatore* Angelini Armando.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI