

CXXXVI.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 10 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge (Discussione):			
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo in materia di protezione di diritti di proprietà industriale, concluso a Roma, tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania, il 30 aprile 1952. (702)	8978	Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Francia, l'Italia e la Sarre tendente ad estendere e a coordinare l'applicazione ai cittadini dei tre Paesi della legislazione francese sulla sicurezza sociale e delle legislazioni italiana e sarrese sulle assicurazioni sociali e le prestazioni familiari, conclusa a Parigi il 27 novembre 1952. (704)	8979
PRESIDENTE	8978	PRESIDENTE	8979
FOLCHI, <i>Relatore</i>	8978	FOLCHI, <i>Relatore</i>	8980
BADINI CONFALONIERI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	8978	BADINI CONFALONIERI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	8980
Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania; a) Convenzione in materia di assicurazioni contro la disoccupazione e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; b) Convenzione in materia di assicurazioni sociali e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; c) Accordo aggiuntivo della Convenzione in materia di assicurazioni sociali del 5 maggio 1953 sulla concessione di rendite e pensioni per il periodo anteriore all'entrata in vigore della Convenzione e Protocollo finale conclusi in Roma il 12 maggio 1953. (703)	8979	Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (641); Stato di previsione della spesa del Ministro della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (816)	8980
PRESIDENTE	8979	PRESIDENTE	8980
FOLCHI, <i>Relatore</i>	8979	GATTO	8980
BADINI CONFALONIERI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	8979	CALANDRONE PACIFICO	8983
		COLITTO	8990
		FUMAGALLI	8999
		Proposte di legge:	
		(<i>Annunzio</i>)	8978
		(<i>Deferimento a Commissioni</i>).	8978
		Per il trentesimo anniversario del martirio di Giacomo Matteotti:	
		PRESIDENTE	9002
		SCELBA, <i>Presidente del Consiglio dei ministri</i>	9003

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

La seduta comincia alle 15,40.

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

(È approvato).

Deferimento a Commissioni riunite di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta del 5 corrente, comunico che la proposta di legge Morelli e Cappugi: « Provvedimenti a favore del personale insegnante non di ruolo delle scuole secondarie statali » (*Urgenza*) (136) è deferita, in sede referente, alle Commissioni riunite I (Interni) e VI (Istruzione), con il parere della IV Commissione.

Annunzio di proposte di legge.

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

dai deputati Degli Occhi, Facchin, Amadei, Rossi Paolo, Colitto e Madia:

« Modificazione degli articoli 164 e 175 del Codice penale » (943);

dai deputati Zerbi e Pieraccini:

« Proroga al 30 giugno 1957 del funzionamento degli Uffici regionali di riscontro, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 17 luglio 1947, n. 1180, e successive modificazioni, nonché estensione delle attribuzioni conferite agli Uffici regionali di riscontro anche ai conti relativi a tutto l'esercizio finanziario 1954-55 » (944);

dai deputati Romanato, Savio Emanuela, D'Este Ida, Pavan, Putzalis, Perdonà, Valandro Gigliola, Sorgi, Buzzì, Pedini, Montini, Gui e Segni:

« Immissione in ruolo dei professori idonei » (945).

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato a svolgerle, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminate in sede referente o legislativa. Della terza, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito — a norma dell'articolo 133 del regolamento — la data di svolgimento.

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo in materia di protezione di diritti di proprietà industriale, concluso a Roma, tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania, il 30 aprile 1952. (702).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo in materia di protezione di diritti di proprietà industriale, concluso a Roma, tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania, il 30 aprile 1952.

Questo disegno di legge è già stato approvato dal Senato della Repubblica nella seduta dell'11 marzo 1954.

Dichiaro aperta la discussione generale. Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

FOLCHI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADINI CONFALONIERI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli (identici nei testi della Commissione e del Senato), che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

MAZZA, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo in materia di protezione dei diritti di proprietà industriale concluso a Roma, tra la Repubblica Italiana e la Repubblica federale di Germania, il 30 aprile 1952.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo suddetto a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

(È approvato).

ART. 3.

Le disposizioni contenute negli articoli 3 del regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 169, convertito, con modificazioni, nella legge 29 dicembre 1927, n. 2701, del regio decreto 29 giu-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

gno 1939, n. 1127, e 23 del regio decreto 21 giugno 1942, n. 929, non sono applicabili ai benefici contemplati dall'Accordo sopradetto.

(È approvato).

ART. 4.

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania: a) Convenzione in materia di assicurazioni contro la disoccupazione e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; b) Convenzione in materia di assicurazioni sociali e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; c) Accordo aggiuntivo della Convenzione in materia di assicurazioni sociali del 5 maggio 1953 sulla concessione di rendite e pensioni per il periodo anteriore all'entrata in vigore della Convenzione e Protocollo finale conclusi in Roma il 12 maggio 1953. (703).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania: a) Convenzione in materia di assicurazioni contro la disoccupazione e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; b) Convenzione in materia di assicurazioni sociali e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; c) Accordo aggiuntivo della Convenzione in materia di assicurazioni sociali del 5 maggio 1953 sulla concessione di rendite e pensioni per il periodo anteriore all'entrata in vigore della Convenzione e Protocollo finale conclusi in Roma il 12 maggio 1953.

Questo disegno di legge è già stato approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 12 marzo 1954.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

FOLCHI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADINI CONFALONIERI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo si richiama alla relazione ministeriale.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli (identici nei testi della Commissione e del Senato), che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Accordi conclusi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania:

a) Convenzione in materia di assicurazioni contro la disoccupazione e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953;

b) Convenzione in materia di assicurazioni sociali e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953;

c) Accordo aggiuntivo alla Convenzione in materia di assicurazioni sociali del 5 maggio 1953 sulla concessione di rendite e pensioni per il periodo anteriore all'entrata in vigore della Convenzione e Protocollo finale conclusi in Roma il 12 maggio 1953.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli Accordi suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Francia, l'Italia e la Sarre tendente ad estendere e a coordinare l'applicazione ai cittadini dei tre Paesi della legislazione francese sulla sicurezza sociale e delle legislazioni italiana e sarrese sulle assicurazioni sociali e le prestazioni familiari, conclusa a Parigi il 27 novembre 1952. (704).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Francia, l'Italia e la Sarre tendente ad estendere e a coordinare l'applicazione ai cittadini dei tre paesi della legislazione francese sulla si-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

curezza sociale e delle legislazioni italiana e sarrese sulle assicurazioni sociali e le prestazioni familiari, conclusa a Parigi il 27 novembre 1952.

Questo disegno di legge è già stato approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 12 marzo 1954.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

FOLCHI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADINI CONFALONIERI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli (identici nei testi della Commissione e del Senato), che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra la Francia, l'Italia e la Sarre tendente ad estendere e a coordinare l'applicazione ai cittadini dei tre Paesi della legislazione francese sulla sicurezza sociale e delle legislazioni italiana e sarrese sulle assicurazioni sociali e le prestazioni familiari, conclusa a Parigi il 27 novembre 1952.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione suddetta a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

(È approvato).

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

Discussione dei disegni di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (641); Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (816).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei tra-

sporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955; Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955.

Il secondo di questi disegni di legge è già stato approvato dal Senato, nella seduta del 9 aprile 1954.

Se non vi sono obiezioni, la discussione generale di questi due disegni di legge sarà fatta contemporaneamente.

(Così rimane stabilito).

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Gatto. Ne ha facoltà.

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, farò un discorso molto breve su un argomento molto vecchio: la navigazione interna. Io debbo ringraziare il relatore, perché ho visto che ha trattato con molta cura il problema della navigazione interna, elencando tutti i vantaggi che la navigazione interna presenta rispetto ad altri rami del settore dei trasporti, come, ad esempio, il minor costo in genere dei trasporti, il minor costo della preparazione delle attrezzature, il minor consumo di energia, ecc. Tutte cose che sono state già dette in altre occasioni e che sono ormai risapute. Debbo anche ringraziarlo per la lancia che egli ha spezzato a favore della idrovia padana, che è un'ottima iniziativa che bisogna realizzare, e per il programma di sviluppo che egli ha previsto per la flotta fluviale. Debbo anche ringraziarlo per la elencazione di tutte le agevolazioni che ha ritenuto necessarie per la navigazione interna.

A questo punto, dovrei dire che tutto va bene, che la situazione è compresa e conosciuta, e che quindi si può sperare che effettivamente il problema della navigazione interna uscirà dal torpore in cui si trova e giungerà alla sua soluzione. Dovrei, quindi, ringraziare anche l'onorevole ministro. Purtroppo, all'onorevole ministro non posso che dare atto della sua buona volontà. Questo sì, ritengo doveroso farlo, perché in effetti ho dovuto constatare che da parte dell'attuale ministro dei trasporti c'è stata tutta la buona volontà, che non si è fermata, diremo così, alle manifestazioni platoniche e generiche, ma è scesa più concretamente al problema, fino alla preparazione di un disegno di legge di ottima fattura. Per tutto questo devo riconoscere la sua buona volontà. Ma non posso, onorevole ministro, ringraziarla per le realizzazioni che si sono potute conseguire,

perché come realizzazioni siamo ancora al punto di partenza. Io parlo di questo argomento in ogni discussione sul bilancio dei trasporti.

Da sei anni, se non sbaglio, si crea una specie di gara di resistenza, fra questa mia pervicacia nel trattare gli stessi argomenti e la situazione che si presenta in fondo sempre la stessa. Naturalmente non ho la pretesa di avere molta fantasia, e non posso che ripetere le stesse cose. Vi dirò che ho anche cercato di toccare le corde più sensibili per giungere allo scopo. Ricordo che il primo anno mi sono preparato un bel discorso, particolarmente studiato, dove riportavo molte statistiche, esponevo quanti chilometri di linee di navigazione interna esistono in Italia, quanta gente vive con questa attività, ecc.; avevo fatto un po' il quadro generale della flotta e della navigazione interna. Esaminando, poi, il problema sotto l'aspetto tecnico, ebbi anche molta cura di elencare le necessità di questo settore e indicare le provvidenze di cui ha bisogno. E parlai dei carburanti, dei bisogni della flotta fluviale, delle vie d'acqua, del rinnovamento del naviglio, ecc.

In conclusione, erano i problemi che da più anni si dibattevano invano. Debbo dire che il ministro del tempo, quando rispose a questo mio discorso, aprì il mio cuore ad ogni speranza, perché riconobbe le mie ragioni e promise che in qualche modo avrebbe provveduto. Senonché l'anno successivo si riprodusse la stessa situazione: io a ripetere le stesse cose e il ministro del tempo a ripetermi le stesse promesse.

Allora subentrò in me il senso della delusione e l'anno successivo cambiai registro; diedi fiato a tutte le mie possibilità oratorie sostituì al tono discorsivo quello drammatico. Dissi: volete che la navigazione interna viva o muoia? Perché la situazione è tale che oggi questo settore sta morendo lentamente. Cercai anche di chiarire quale fosse in effetti la massa di persone che vivono in questa attività e di dimostrare come la navigazione interna avesse una sua precisa funzione economica nel mondo dei trasporti. Ricordai come in caso di guerra (e speriamo che questa eventualità disgraziata non abbia a ripetersi) la navigazione interna fosse sempre stata chiamata a sforzi e a sacrifici veramente notevoli, tanto è vero che il Ministero della difesa ha sempre sostenuto la necessità di potenziare e sviluppare al massimo questa attività.

Al ministro del tempo, onorevole D'Aragona, dissi: o voi volete far vivere questo

settore, ed allora dovete avviare a questa situazione; oppure — se avete deciso che la navigazione interna sia superata nell'attuale situazione dei trasporti e che la « barchetta » non abbia più una sua sfera di azione economica — anziché chiedere quanto è necessario per far vivere la navigazione interna, vi dirò qualcosa del tutto diverso e cioè che cosa occorre fare per cercare di trasferire ad una altra attività la massa notevole di gente che si dedica oggi a questo settore. E allora, anziché parlare del problema di vita di un settore, dovremo occuparci del problema della conversione di un'attività in un'altra.

Esposi questo interrogativo in un tono quasi drammatico, perché speravo, con ciò, di impressionare il ministro del tempo. Egli mi rispose: « Per carità, la navigazione interna è una cosa utile e necessaria per il nostro paese: deve assolutamente vivere! ». Tornai a sperare.

Passò un altro anno e si dovette nuovamente affrontare la discussione del bilancio dei trasporti. Presi ancora una volta la parola. Ammaestrato dal fatto che le statistiche non servivano a nulla, e che lo stesso effetto aveva sortito il tono drammatico, usai un sistema che spero mi sia stato perdonato: fui irritante con il ministro dei trasporti. Gli feci, infatti, un ragionamento di questo genere: « Perché voi, che avete la responsabilità della direzione dei trasporti, volete tenere a tutti i costi sotto la vostra amministrazione coloro che lavorano nel settore della navigazione fluviale? Non è meglio lasciare che passino sotto la giurisdizione del Ministero della marina mercantile, che a braccia aperte li attende ed è disposto a farne una direzione generale? Senza contare che questi lavoratori hanno l'aspirazione — manifestata in innumerevoli congressi — di essere trasferiti nell'amministrazione della marina mercantile. In fondo, questi « barcari » hanno una mentalità che si avvicina assai di più a quella del marinaio che non a quella dell'autotrasportatore. La modesta barchetta, come la corazza, ha una prua ed una poppa ed è destinata anch'essa a navigare ».

Cercai perciò di irritare il ministro dei trasporti per riuscire ad ottenere i benefici che speravo. Gli feci anche osservare che in fondo, nell'enorme settore dei trasporti, la navigazione interna non ha mai avuto nulla, mentre, se qualche vantaggio ha avuto, lo ha ottenuto — vedi caso — proprio dalla marina mercantile: infatti, se vi è stata una legge che ha favorito in una certa misura la navigazione interna, è stata una legge del

ministro della marina mercantile. Osservo al riguardo che proprio ieri, discutendosi in Commissione un disegno di legge sulle costruzioni navali, ci si è visti estromettere dai benefici tutti i natanti e le navi della navigazione interna, non essendo essa figlia della marina mercantile, ma di quel padre solenne ma tirchio che è il Ministero dei trasporti. Cercai di irritare, e ci sono un po' riuscito, perché ricordo che il ministro Malvestiti fece uno scatto, tanto che fui un po' preoccupato di aver passato i limiti.

Ma servì poco anche quello, perché la situazione rimase tale e quale, non si mosse di un ette.

Questo ragionamento oggi lo faccio così, scherzando, perché so che il ministro Mattarella quando sente parlare di navigazione interna che dovrebbe andare alla marina mercantile salta un po' anche lui (basta leggere la relazione del bilancio dei trasporti: non ne vuol sapere). Ma a me in definitiva non interessa troppo che sia l'un ministero o l'altro a prendere sotto la sua tutela questa branca di attività: io tendo semplicemente una mano, poi, che sia l'uno o l'altro a dare, poco importa, basta che qualcosa nel palmo della mano si trovi.

E allora nell'ultima discussione del bilancio tentai il colpo grosso: l'ordine del giorno, su cui c'è sempre tanta speranza. Quando un ordine del giorno è approvato si ha la rosea convinzione che il giorno dopo si possano avere i benefici che prevede. Il mio povero ordine del giorno venne accolto dal ministro, che promise la legge sulla navigazione interna. Io debbo dare atto al ministro che il disegno di legge relativo è riuscito soddisfacente, e non vi è dubbio che, se esso fosse presentato al Parlamento e approvato, costituirebbe un gran passo avanti per la navigazione interna.

Senonché qui cominciano un po' le solite dolenti note: non basta la buona volontà del Ministero dei trasporti, ci vorrebbe che questa volontà fosse convalidata dal sì del Ministero del tesoro che, si sa, è una specie di disco girante che ripete: no, no, no. Intanto tutto è rimasto al punto di prima, e così io sono qua per il sesto anno (da sei anni sono deputato) a parlare al ministro dei trasporti sui problemi della navigazione interna e a minacciare il ministro che fino a che sarò deputato ogni anno parlerò di questo problema, se esso non sarà risolto. Sarà una spietata gara di resistenza fra il Ministero del tesoro e il Ministero dei trasporti da una parte e l'umile sottoscritto dall'altra (*Commenti*).

Quest'anno, veramente, non saprei che tono adoperare, avendo sperimentato inutilmente il tono cattedratico, quello drammatico, quello irritato. Le mie facoltà oratorie sono limitate e non so più quale tono trovare per convincere il Ministero a presentare questa benedetta legge, che non preme tanto a me, che non faccio il barcaro, ma a tanta povera gente.

E qui bisogna dire seriamente che la navigazione interna sta letteralmente morendo. Le barche sono in disarmo nella loro stragrande maggioranza e, quel che è peggio, le vie d'acqua si vanno progressivamente interrando, cosicché la navigazione interna sarà presto ridotta nella condizione di un camion senza strade o di un treno senza rotaie. Per tenere sgombre le vie d'acqua non c'è bisogno neppure di molti e molti capitali; basta dotare gli uffici competenti di una maggiore attrezzatura di draghe per l'escavazione dei canali.

Dateci la legge che chiediamo da anni. Se poi il Ministero dei trasporti proprio non può darcela, ci si lasci allora passare al Ministero della marina mercantile, dove certi benefici avremmo potuto già ottenerli. È innegabile che il dicastero della marina mercantile, che per il passato concesse dei benefici ai natanti della navigazione interna, avrebbe concesso i benefici della nuova legge anche questa volta. Se questo settore fosse stato di competenza del Ministero della marina mercantile, anziché di quello dei trasporti, non sarebbe stato escluso dalle provvidenze previste dalla legge Saragat e da quella attuale.

Noi abbiamo chiesto ripetutamente l'estensione anche a questo settore dei benefici delle leggi Saragat. I motivi che hanno determinato il rifiuto sono stati sempre gli stessi: questo settore non fa parte del Ministero della marina mercantile, ma del dicastero dei trasporti, e quindi non è possibile applicare le suddette leggi.

Ora, il problema si può risolvere così: o si vara il provvedimento nuovo, oppure si trasferisce questa attività alla marina mercantile dove può avere i benefici vigenti nel campo della marina mercantile.

Una delle due cose ce la dovete fare! Ci avete sempre detto che dobbiamo vivere: ma, se non dobbiamo morire, dateci un po' di ossigeno, perché stiamo morendo lentamente! Che sia il Ministero dei trasporti a darcelo o quello della marina mercantile, non importa: l'importante è che questo ossigeno arrivi da qualche parte.

Questa volta voglio concludere il mio intervento chiedendo al ministro dei trasporti

di rispondere ad un interrogativo: dal momento che dobbiamo vivere (è stato egli stesso a dirlo), come intende che dobbiamo vivere? Intende dare dei sia pur modesti benefici, per cui il settore della navigazione interna possa trovare il modo di andare avanti?

Questo interrogativo, da me rivolto bonariamente, vorrei dire quasi in tono discorsivo, ma che è un interrogativo veramente dolente, carico di miseria, la cui risposta è attesa con molta ansia, questo interrogativo io rivolgo al ministro dei trasporti sperando in una benevola e comprensiva considerazione. (*Applausi al centro*).

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

CALANDRONE PACIFICO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ho avuto l'onore di intervenire, sia pure brevemente, in occasione della discussione del precedente bilancio della marina mercantile, in polemica con l'onorevole ministro che si dichiarava spiacente di dover respingere l'ordine del giorno con il quale questa parte chiedeva l'adozione di misure particolari per l'armamento della « Finmare » e per i cantieri italiani. In quella occasione e in quella situazione politica, con le mie parole esprimevo la decisa volontà che anima i lavoratori dei cantieri navali, i marittimi e i portuali italiani di risolvere organicamente uno dei problemi fondamentali della nostra marina mercantile, nel quadro delle più vaste necessità che muovono e uniscono in una comunanza di interessi il vasto fronte di tutti i lavoratori e della maggioranza dei cittadini italiani per una diversa politica, capace di assicurare lavoro e benessere.

Ritirando quell'ordine del giorno, avevamo ben presenti alcune condizioni particolari di quel momento. La prima riguardava il fatto che ella, onorevole ministro, si trovava a chiedere l'approvazione di un bilancio che non era il suo, ma di un Governo preesistente al 7 giugno; la seconda era rappresentata dalla stessa situazione del Governo presieduto dall'onorevole Pella definito di « tregua », alla ricerca, cioè, di una qualificazione.

Ed infine tenevamo presenti le considerazioni da lei opposte all'ordine del giorno in questione, e cioè che dette proposte erano da lei condivise e che era prossima la presentazione di una legge organica per il riassetto della marina mercantile.

Ritirando quell'ordine del giorno, dichiarammo altresì che, qualora il Governo avesse continuato nel suo immobilismo, ci riservavamo di riportare al Parlamento la intera

questione, appoggiati dall'azione dei lavoratori e di intere popolazioni. Questa ultima considerazione, oltre che dagli ovvii motivi generati dalla situazione generale industriale ed in particolare da quella della nostra marina e dei nostri cantieri navali, era a me dettata dalla amara esperienza di un disfacimento economico e sociale in atto nella città, nella provincia e nella regione in cui vivo, disfacimento che sta creando condizioni di vita e rapporti sociali veramente intollerabili.

Potendo parlare più diffusamente a questa Assemblea ed ancora in relazione al bilancio della marina mercantile, mi si consenta di rifarmi a queste dolorose esperienze dalle quali — a mio avviso — sgorgano i veri motivi, umani ed economici, che spingono ad affrontare l'impostazione degli atti legislativi ed amministrativi in un senso piuttosto che in un altro.

Da anni, da quando, respingendo ogni collaborazione con le forze del lavoro, avete iniziato quella politica di difesa di privilegi particolari, di divisione fra il popolo italiano, è in corso in Liguria una grande lotta di tutta la popolazione contro le conseguenze di questa vostra politica che liquida le industrie, immiserisce la già misera agricoltura, soffoca i traffici e contrae i commerci.

Un recente convegno per la rinascita dell'industria e dell'economia della provincia di Savona ha richiamato, fra le cause della grave situazione, il problema della mancata riorganizzazione dell'I. R. I. (di cui fa parte il 76 per cento dei cantieri navali); la precaria situazione dei cantieri navali; l'insufficienza di commesse di materiale ferroviario (conseguentemente alla politica dei trasporti il cui bilancio è sottoposto all'esame odierno), e più in generale la politica di discriminazione degli scambi internazionali, di mancati investimenti produttivi nel paese e la difesa ad oltranza di strutture economiche contrarie all'interesse superiore del paese.

Ciò ci ha procurato la intollerabile situazione ligure che a Savona è espressa in queste drammatiche cifre: 1938, addetti all'industria 35 mila; 1953, addetti all'industria 25 mila.

In questa situazione, continua la lotta contro l'indirizzo liquidatore delle attività siderurgiche, mentre si chiedono licenziamenti e chiusure di stabilimenti in ogni settore, con l'unica eccezione delle grandi aziende monopolistiche.

Come vedete, questa situazione è legata al bilancio che stiamo esaminando, come è legata a tutta l'attività economica e politica

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

del Governo, e ci induce a superare quei ristretti schemi tecnici o convenzionali nei quali troppo spesso si rinchiede l'esame dei bilanci.

Abbiamo urgente bisogno in Liguria, come in tutta Italia, che il problema della nostra marina mercantile sia esaminato fuori di quegli schemi tecnici e polemicamente propagandistici con i quali è stato finora presentato dal Governo e che — se per qualche tempo ingannano gli ignari ed i semplici — non contribuiscono certo ad andare avanti verso la soluzione effettiva dei problemi che al contrario si acutizzano, imponendosi alla evidenza anche degli onesti e semplici cittadini vittime di questa disinformazione.

Ecco così richiamato, nell'esame di questo bilancio, un problema di appassionante interesse che è oggi all'attenzione del paese dopo aver ricevuto proprio da questa Camera l'impegno e l'attenzione dovuti, con il voto unanime del 30 ottobre, e cioè la riorganizzazione dell'I. R. I. Problema che dobbiamo tener presente anche nell'esame della situazione della nostra marina.

Quale è questa situazione?

Da molto, troppo tempo, da tutte le parti su questa questione è aperto un dibattito e tesi svariate sono state sviscerate dinanzi ai due rami del Parlamento, diffuse e trattate su tutta la stampa, specializzata o meno, onde ben difficilmente qualcosa di nuovo o di originale può esser detta anche dai competenti.

Cionondimeno, è sempre opportuno tornare sugli aspetti fondamentali della nostra politica marinara per registrare lo stato delle cose nella sua realtà e denunciare le vere cause della situazione e le responsabilità delle persone. In tal modo si spinge, anche chi non vuole essere spinto, ad operare, suo malgrado, nella giusta direzione. E tanto più opportuno è tornarvi nella discussione del presente bilancio che, seppur sottoposto al nostro esame dallo stesso ministro e a soli sette mesi dalla discussione del precedente, avviene dopo che si è operato un contrastato mutamento della compagine governativa che ha portato avanti in un determinato senso quel processo di qualificazione e che, con la scissione recentemente operata dall'armatore Lauro, mira a determinare nuove alleanze e nuove qualificazioni tendenti a far sentire, specie nella nostra politica marinara, un ulteriore peso deleterio.

Del resto, questi fatti hanno già fatto sentire il loro peso anche in merito all'altra novità di questa discussione, cioè all'avvenuta presentazione di quella legge cosiddetta or-

ganica, tanto vantata prima e dopo il 7 giugno e che, dopo aver superato proprio ieri abbastanza burrascosamente gli scogli dell'VIII Commissione della Camera, si trova — con tutte le sue insufficienze — pronta per essere sottoposta all'esame del Senato. Per altro, davanti al Senato, poco più di due mesi fa, si è discusso ampiamente sull'attuale bilancio e il ministro ha avuto la cortesia di inviarcì in questi giorni il testo stampato del suo discorso tenuto a conclusione di quel dibattito.

Confesso che nel leggerlo mi sono sorpreso non poco dei numerosi primati che, a suo dire, la politica marinara italiana ha conseguito: primati nella bilancia dei pagamenti, nel traffico delle merci e nella ricostruzione marittima; e tutto ciò mentre da questa parte, ignari di tutto, continuiamo a chiedere una effettiva ricostruzione marinara e uno sviluppo dei traffici e delle linee. Perciò, la mia doverosa curiosità mi ha spinto a leggere gli interventi e i discorsi meno sportivamente (parlando in tema di primati) ottimistici, che avevano preceduto tali sbalorditive conclusioni, ritrovandovi una più serena rispondenza alla purtroppo grave situazione così come la vivono i lavoratori dei cantieri, dei porti, delle industrie, dei trasporti e della pesca.

E, volendo limitare il mio intervento solo agli aspetti riguardanti le condizioni dei cantieri e della marina, ho rilevato parecchie contraddizioni fra tutti quei primati enunciati dal ministro e la realtà della situazione.

Mi è stato dato così di rilevare la denuncia svolta dal senatore Roveda circa il fatto che, per effetto di un mancato rinnovamento della nostra marina, sovraccarica di *Liberty* e di navi vecchie e di scarsa velocità, si registra una diminuzione di introiti fra il 1952 e il 1953 pari a 21 milioni di dollari (secondo i dati del Ministero del tesoro).

Il ministro risponde con un accorto giro di contrapposizioni e comparazioni, chiamando in causa anche la banca d'Italia, per farci sapere che rispetto al 1938 (la vita deve proprio essere fermata a quella data?) abbiamo registrato un miglioramento di 20 miliardi, segnando un primato in questo campo.

Onorevole ministro, continui pure a vantare questo primato rispetto al 1938, se ciò le fa piacere; resta però il fatto che l'anno scorso abbiamo introitato 21 milioni di dollari in meno dell'anno precedente, e questo purtroppo è un indice di decadenza della nostra bandiera che dovrebbe spingerci ad affrontare i pro-

blemi con forse minore spirito sportivo, ma con maggiore senso realistico.

È stato parimenti documentato come nei traffici internazionali del nostro paese la marina italiana sia stata presente solo con il 47,2 per cento delle merci sbarcate e con il 20,8 per cento delle merci imbarcate e, nel movimento passeggeri svoltosi nei nostri porti, con solo il 35,8 per cento; ed ancora che, delle 80 linee gestite nel 1938, ne sono in esercizio nel 1953 solo 47.

Il ministro replica annunciando un altro primato che riguarda i 54 milioni di tonnellate imbarcate e sbarcate nei porti italiani con solo il 60 per cento di carichi liquidi. In questo modo, onorevole ministro, ella ha dimostrato che vi è stato un aumento degli sbarchi e degli imbarchi, e sa pure quanto maggiore potrebbe essere questo aumento aprendo i nostri commerci e mettendo in funzione altre linee; ma in questo modo, tacendo dell'arretratezza della nostra marina, non aiuta certo quella ripresa che è necessaria per introitare valuta pregiata ed anche per non porre i nostri rifornimenti alla mercé degli altri.

Si è dimostrato come questa situazione sia il prodotto di una inerzia nella iniziativa governativa per il miglioramento ed il rinnovamento della nostra marina ed in proposito si sono riportati brani delle relazioni delle commissioni parlamentari e le stesse tabelle indicative della qualità, velocità ed età delle navi che compongono gran parte della nostra marina mercantile.

Si è ricordato come nei nostri cantieri, mentre le leggi-tampone che si succedevano mancavano di organicità e mancavano perciò a questo scopo, si costruissero navi di qualità per marine concorrenti che hanno soppiantato la nostra bandiera in diverse linee, e nello stesso tempo rifiutavamo lavoro e commesse per l'Unione Sovietica con la conseguenza di trovarci nella situazione accennata e con i cantieri pressoché deserti contrapponendo a ciò oggi una legge del tutto insufficiente, sulla quale esprimeremo più compiutamente il nostro giudizio. A tutto ciò l'onorevole ministro risponde annunciando un altro primato: abbiamo raggiunto i 3.722.471 tonnellate di naviglio e punteremo sui 5 milioni. Che cosa cambierà tutto ciò? Avremo più linee, più introiti, più traffici, porteremo più avanti la nostra marina? Non dobbiamo ingannare noi stessi, abbiamo il dovere di riconoscere tutta la gravità della situazione ed opporvi gli opportuni rimedi; non basta annunciare stupefacenti primati per mascherare le responsa-

bilità e, quel che è peggio, ignorare la gravità della situazione. Introiti meno per i noli, abbiamo meno linee che nel passato, le bandiere estere ci fanno concorrenza nei nostri stessi porti. Questi sono gli effetti di una politica marinara disorganica, che ci trova con una marina in gran parte invecchiata e con navi di scarsa velocità. E questo avviene in un paese come l'Italia che ha cantieri navali, maestranze e tecnici qualificati capaci di ogni prodigio, con una capacità annua di 300 mila tonnellate da molti anni sfruttata fra il 30-40 per cento del suo potenziale, costituendo così un permanente problema di spese generali che, unitamente al prezzo dei materiali ferrosi, incide enormemente sui costi di produzione.

Non credo che sia necessario dilungarci con una dettagliata documentazione per convalidare tutto quanto ho detto fino a questo momento. Basta rileggere gli atti relativi alle discussioni sui bilanci e particolarmente i dati raccolti dal senatore Roveda ed esposti due mesi fa al Senato nell'ultima discussione del bilancio della marina. Rileggendo i discorsi, vedrete che non abbiamo mai fatto opposizione preconcepita, ma abbiamo sempre teso a spingervi in ogni modo ad affrontare la realtà di una situazione sempre più grave: e tale è stato il nostro atteggiamento sulla legge Saragat e su tutte le altre cosiddette « tampone ». Tale è ancora oggi il nostro atteggiamento di fronte a quella legge cosiddetta organica che avete fatto attendere al paese per così lunghi anni e che ci avete presentato in tutta fretta in questi giorni nascondendo in essa gli elementi della vostra involuzione qualificatrice verso le forze più retrive dell'armamento, espresse in questi giorni dalle manovre politiche in atto che hanno nell'armatore Lauro la loro veramente più qualificata espressione.

Ma prima di esprimere il nostro giudizio su quella legge, ritengo opportuno sottolineare ancora alcuni aspetti contraddittori fra le affermazioni fatte dal ministro e la realtà della situazione passata e presente.

Affermava il ministro, a proposito della esportazione del lavoro per conto dell'Unione Sovietica, in sede di discussione del bilancio attuale al Senato, rivolgendosi ai partiti di opposizione: « Vorrei che anche da uomini dell'opposizione intorno a questa legge si creassero consensi e premesse parlando bene dell'Italia e dei cantieri italiani onde reperire commesse all'estero: anche dalla Russia, onorevole Roveda, ben vengano, e se la Russia vorrà darci in cambio le sue merci ce le faccia pagare ai prezzi internazionali ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

Queste dichiarazioni venivano quasi in risposta alle denunce sporte in merito ai seguenti fatti. A Livorno e a Napoli, dove si sono fermati due piroscafi sovietici per effettuare delle riparazioni, si è inscenata una campagna che aveva lo scopo di presentare gli occasionali clienti come spie. Ciò è accaduto dopo che nel 1952 si è impedito ai cantieri I. R. I. di partecipare alla conferenza economica di Mosca, dove francesi ed inglesi hanno fatto buoni affari; e così si è rinunciato a costruire 25 navi per conto dell'Unione Sovietica. Certo che, se vorremo veramente trattare affari con l'Unione Sovietica, non gioverà lo stupido anticomunismo che sacrifica gli interessi del paese a una sciocca propaganda degna solo dei cacciatori di streghe. Così come, se non vorremo vedere scomparire i nostri cantieri nello stesso modo con cui è quasi cessata ogni attività aeronautica, è necessario porre mano alla riorganizzazione dell'I. R. I., poiché gli sperati miracoli della Comunità europea del carbone e dell'acciaio non solo valsi e non varranno, nonostante i ricorsi all'Alta autorità, a fare applicare i cosiddetti prezzi di listino, mentre il mercato già vede la sparizione dei rottami di ferro, che alimentano una parte notevole della nostra siderurgia. Cosicché, dopo avere tutto il danno, ci troviamo con la beffa dei costi che permangono più alti a causa del prezzo dell'acciaio.

Tutte queste condizioni, onorevole ministro, esulano in parte dalla sua competenza specifica, me ne rendo ben conto; ma mi rendo ben conto del pari che senza modificarle non si può sperare di fare una effettiva politica marinara e assicurare stabilmente lavoro ai nostri cantieri, come pretende di fare la legge che lei ci ha presentato con l'appellativo di « organica ». Perché la politica economica, generale o particolare che sia, non è che una diretta conseguenza dell'orientamento generale del Governo. Ed è appunto a questa politica del Governo che dobbiamo la critica situazione in cui versano la nostra marina e i nostri cantieri. In Commissione l'onorevole ministro ci ha dato molte assicurazioni circa il futuro carico di lavoro dei cantieri di Palermo, Ancona, Taranto e Napoli, ed è stato prodigo di ottimismo per tutti gli altri cantieri. Io so che a Trieste, come a Monfalcone, si lotta contro i licenziamenti, le integrazioni, le riduzioni di orari di lavoro e tutte le miserie conseguenti alla mancanza di lavoro. Io so che a Genova da tempo si richiede la costruzione di due navi per la società Italia. E l'ordine del giorno re-

spinto, di cui parlavo all'inizio, se accolto per tempo, avrebbe evitato di farci trovare a Sestri con gli scali pressoché deserti. Così che anche qualora dovessero avverarsi tutte le sue veramente ottimistiche previsioni, potremo continuare ad avere ancora per un lungo periodo di tempo un ben più triste primato, quello della inattività, mentre tanti bisogni incombono e tante forze sono inutilizzate; e di ciò non credo possiate menar vanto.

E veniamo finalmente a questa legge, che ci è stata magnificata come risolutiva di tutte le difficoltà della situazione e la cui organicità dovrebbe ripagarci della troppo lunga attesa.

Cosa ci dice questa legge, che nelle discussioni di Commissione è stata variamente e pittorescamente definita « organica », « della speranza », di « pronto soccorso », delle « buone intenzioni » e « meno di una legge tampone »?

Il suo dispositivo ha proceduto a fissare l'intervento dello Stato sostanzialmente in tre diverse forme: 1°) sgravi fiscali e doganali con la creazione di un regime di extra-territorialità per i nostri cantieri navali; 2°) fissazione di un contributo in relazione ai requisiti della nave (tonnellaggio, apparato motore, velocità); 3°) agevolazioni in materia di ricerca dei capitali e pagamento all'armatore di un tasso di interesse sul prezzo della nave.

Il tutto viene a fissare l'intervento dello Stato con un contributo inferiore a quello corrisposto con le leggi tampone che l'hanno preceduta, si da mantenere ancora una notevole differenza rispetto ai prezzi concorrenziali esistenti all'estero.

E qui potrei giovarmi ampiamente di quanto afferma in proposito il relatore onorevole Gatto, per esempio, riferendo la situazione dell'armamento di fronte a questa legge. Egli dice: « Per quanto riguarda gli armatori nazionali, riteniamo problematico che la nuova legge possa convogliare l'impiego di ingenti capitali nelle nuove costruzioni navali. Le cause di questo dubbio sono molteplici: la instabilità ed il ribasso dei noli, la esiguità dei benefici concessi al committente, ecc. ». E più avanti ancora afferma: « È opportuno siano offerte favorevoli condizioni che nella nuova legge sarebbero certamente inferiori a quelle delle leggi precedenti ». E fa una comparazione fra la somma totale dei contributi che per una motonave da 2.322 tonnellate di stazza lorda, con velocità di 14 nodi, si sarebbero pagati con la legge tampone, la legge

Saragat, e quelli che si pagherebbero con questa legge, dando queste cifre indicative: 240 milioni con la legge Saragat, 115 milioni con questa legge. La differenza è ancora più notevole per altri tipi di navi dove si arriva a 518 milioni con la legge attuale contro i 704 milioni della legge precedente. E, notate bene, questa differenza aumenterà col passare degli anni per effetto della diminuzione del contributo, secondo il sistema con cui è congegnata questa legge.

Inoltre si dichiara che questa legge è fatta per eliminare differenze di costi fra i nostri cantieri e quelli stranieri e per superare difficoltà di finanziamento per l'armamento.

Dopo di ciò sembra si debba arrivare a chiedersi: cosa volete di più? Aspettate e vedrete il miracolo! Io non credo che vi sia bisogno di aspettare molto per constatare che in questo modo non si è affatto affrontato organicamente il problema della qualità del nostro naviglio, essendosi concesse indiscriminatamente facilitazioni per ogni tipo di nave a carico liquido e solido, riportandosi così l'eventuale sviluppo della nostra flotta in balia della congiuntura e degli interessi particolari del momento.

Ed anche qui, a soccorrerci in queste affermazioni, viene la relazione dell'onorevole Gatto, che ci dimostra quali siano i nostri bisogni qualitativi di navi. Difatti, in diverse tabelle, dove è descritta la situazione per velocità e per età delle nostre navi, risulterebbe questo: che per quanto riguarda l'età il 60 per cento delle navi passeggeri, il 50 per cento delle navi a carico secco e il 37,2 per cento per le cisterniere è in età fra i venti anni ed oltre; mentre, per quanto riguarda la velocità, mancano i dati per le nostre navi passeggeri, ma vi sono quelli riferiti alle navi da carico secco che ci dicono che solo l'8,7 del tonnellaggio complessivo è in grado di sviluppare velocità superiori ai 14 nodi (questa percentuale aumenta sensibilmente nel settore delle petroliere e delle cisterniere, arrivando al 42,6 per cento).

Quindi, concedere contributi in modo indiscriminato per i due tipi di nave, incoraggia a correre ancora verso le congiunture offerte dal momento per quanto riguarda le navi cisterniere, e trascura quel miglioramento qualitativo che crea nella situazione — vista per età e velocità — quella disparità di condizioni nel carico a secco, conseguenza poi di quella insufficienza della nostra bandiera anche nei nostri porti.

Inoltre, l'aver fissato il valore totale del contributo ad una quota parte più bassa

dell'effettiva differenza con i costi internazionali, legittima il sospetto (e la convinzione, anche) che non si è voluta fare una legge per fare le navi. Specie poi se consideriamo che si è respinta la nostra richiesta di elevare il contributo in generale ed in particolare di accordare facilitazioni per la Finmare, è naturale pensare che questa legge sia fatta su misura per alcuni armatori che hanno determinate necessità di costruire certi tipi di navi, e che perciò avrebbero costruito comunque, ed anche per altri armatori che, non costruendo loro, vorrebbero che anche la Finmare non costruisse.

A proposito di organicità, perché non includere in questa legge le provvidenze da tempo invocate per la Finmare? Forse che non vi è lo stanziamento? Allora come conciliamo l'affermazione che non vi sono limiti di stanziamento per quanto riguarda il tonnellaggio? Ed il sospetto si rafforza prendendo atto delle assicurazioni del ministro che per la Finmare si provvederà a parte, limitatamente alle disponibilità del Tesoro. E qui, poiché in sede di discussione della legge l'onorevole ministro ha detto trattarsi di un'altra questione, sono andato a rileggere questa parte del suo discorso nel resoconto del Senato trovando così piena conferma alla mia affermazione.

Difatti il ministro dice che il Ministero è a conoscenza della situazione delle linee gestite dalla Finmare, delle condizioni delle navi, delle società della Finmare; il Ministero è a conoscenza della situazione e perciò ha prospettato a quello del tesoro l'opportunità di provvedere all'attuazione immediata di un limitato piano di costruzioni per le società di preminente interesse nazionale onde le stesse possano essere dotate, nei limiti delle disponibilità finanziarie, di una flotta più riponente per tonnellaggio, per modernità ed efficienza alle esigenze sempre più impellenti almeno di quei servizi che sono stati ripristinati, esigenze che non possono certamente essere sovvenute coi mezzi oggi a disposizione.

Un altro problema di cui il Ministero si preoccupa è quello della riforma dell'ordinamento dei servizi affidati alle società della Finmare. Quindi il ministro stesso distingue i due problemi e dichiara che per la Finmare si deve provvedere con una riorganizzazione subordinata alle disponibilità che il Ministero del tesoro può offrire, mentre nella legge che ci si presenta si afferma l'organicità della stessa e la capienza ad ogni stanziamento ed ad ogni tonnellaggio.

Ma forse tutti questi sospetti non hanno ragione d'essere e queste misure limitative per la Finmare sono dovute alla previsione che vi sarà un superaffollamento dei cantieri? Sarebbe davvero la speranza del miracolo!

Quel che rimane certo è che la conclamata esigenza di acquistare nuove linee che sono proprie della funzione della Finmare viene ampiamente subordinata alle esigenze non sempre positive dell'armamento privato e di quello straniero.

Certo che la cosa ci convince poco, come ci convince ancor meno l'affermazione fatta che mediante la legge si raggiungerebbero quasi i costi internazionali, e si ammette che il « quasi » è dovuto all'impossibilità di controllare le spese generali dei cantieri specie di quelli di gestione I. R. I., e nello stesso tempo si respinge una nostra modificazione chiedente proprio una difesa della produzione dell'I. R. I. e del F. I. M.

Noi abbiamo l'impressione che questa legge sia congegnata proprio in modo tale da servire contemporaneamente tanto gli interessi di determinati gruppi italiani quanto quelli delle altre forze contrarie a che l'Italia costruisca le navi. Di qui il sospetto che il processo di qualificazione e l'accelerazione che allo tesso vuol dare il comandante Lauro non siano del tutto estranei allo svolgimento delle cose.

È vero che per quanto riguarda l'I. R. I. la questione è davanti al Senato e per la Finmare il ministro promette un suo fattivo futuro interessamento. Ma si sa come possono continuare queste cose e intanto... campa cavallo!

Così si presenta questa legge cosiddetta organica dopo lunghi studi e discussioni durante i quali l'indirizzo del Governo è stato sempre più succube della volontà della armatoria privata in un immobilismo che ci ha regalato una crisi nei trasporti ed una crisi ancor più drammatica nel settore delle costruzioni.

Quel che è certo è che questo stato di cose non dispiacerà all'America che, per avere oggi la più grande flotta, è anche la nostra più accanita concorrente ed è perciò protesa alla conquista delle nostre linee mirando, fra le altre cose, a monopolizzare anche i trasporti marittimi.

A suffragare le mie affermazioni concorre ancora una volta la relazione dell'onorevole Gatto, laddove, a proposito delle condizioni di gestione da parte della società Italia delle linee del nord America, rileva: « Ulti-

mamente un accordo disciplinava i rapporti di traffico e rappresentanza agenziale fra la società Italia e la *American export line*. L'accordo aveva lo scopo di disciplinare in comune, ognuna nel proprio settore, uffici, banchine e attrezzature, con risparmio reciproco di spese. La disdetta di tali accordi, nei quali tutti e due i gruppi trovavano il loro interesse, richiederà un sensibile sforzo finanziario ed organizzativo della società Italia ed un'opera tenace di difesa degli interessi della nostra marina, per il profilarsi di altri concorrenti ».

Non è che un particolare, ma penso che serva meglio di una lunga documentazione per provare l'interesse americano contro la nostra marina e le nostre navi.

Certo è che questa legge non dispiace all'America, non dispiace alla Comunità europea del carbone e dell'acciaio e all'industria cantieristica tedesca, inglese, europea, concorrenti alla nostra, che continuano a produrre a costi inferiori e a rinnovare e migliorare sempre più il proprio naviglio. Quello che è certo è che questo stato di cose non turba l'armatoria privata, che vede così calmate le preoccupazioni che potevano insorgere per essa da un adeguato sviluppo della Finmare e che, per queste ragioni, ha approvato questa legge, dopo aver svolto un'opposizione puramente formale.

Alla luce delle considerazioni fin qui svolte è forse meglio comprensibile il perché ci si è preoccupati, in questa legge, di togliere di mezzo l'incomoda commissione di assegnazione, che persino gli onorevoli Saragat e Cappa avevano accettato, e ci si è rifiutati di accogliere la richiesta di una commissione parlamentare per l'applicazione di questa legge, che di organico non ha ormai che il proseguimento in quella infausta politica contro gli interessi del paese, della sua economia e della sua marina.

A queste argomentazioni, il ministro ha voluto contrapporre il suo ottimismo congenito e ci ha comunicato di aver ricevuto sia dai cantieri privati, che dall'ingegner Lojaccono a nome della Finsider e dell'I. R. I. l'approvazione per questa legge e per i suoi effetti benefici.

La cosa non ci meraviglia molto, specie per quanto riguarda i cantieri dell'I. R. I., poiché ormai è risaputo che l'orientamento dei dirigenti dell'I. R. I. è indirizzato assai più verso i ridimensionamenti, le scorporazioni, i licenziamenti, la liquidazione, la chiusura di aziende, a vantaggio dei privati, che non verso una ripresa delle aziende e la riorganizzazione

dell'I. R. I. Ne fanno fede, nel settore siderurgico e metalmeccanico, le decine di migliaia di licenziamenti effettuati: valga per tutte la decisione presa in questi giorni di porre in liquidazione lo stabilimento « San Giorgio » di Genova, medaglia d'oro della Resistenza, e le situazioni che esistono alla Terni, e all'Ilva di Savona.

Anche qui, i dirigenti hanno plaudito, a suo tempo, all'adesione al piano Schuman e alla politica di immobilismo del Governo, giungendo progressivamente alla situazione odierna della siderurgia e della metalmeccanica, facendo delle aziende I. R. I. appartenenti a questi settori il capro espiatorio di tutta la politica di profitto del capitale privato, che ha tolto di mezzo gli incomodi concorrenti e mira a stabilire la sua posizione di monopolio, rovesciando sullo Stato le perdite di una politica sbagliata.

Temo molto, onorevole ministro — per le felicitazioni che le sono giunte dai cantieri — che, anche in questo settore, l'I. R. I. voglia applicare la sua politica smobilitatrice e si dichiari soddisfatta di questa legge, che gli offre forse l'opportunità di far seguire ai cantieri I. R. I. la sorte già riservata alle industrie metalmeccaniche e siderurgiche del settore.

Circa il favore con cui è accolta la legge nel settore dell'armamento nazionale, vorrei notare le contraddizioni del relatore onorevole Gatto il quale, mentre in Commissione ha affermato che, se preoccupazioni restano per acquisire commesse dall'armamento estero, queste non hanno ragione d'essere per l'armamento nazionale, poiché la legge è efficacemente operante in questo senso, mentre a pagina 32 della sua relazione, che ho letto prima e che ora rileggo, si contrappone, onorevole Gatto, questa affermazione: « Per quanto riguarda gli armatori nazionali, riteniamo problematico che la nuova legge possa convogliare l'impiego di ingenti capitali nelle nuove costruzioni navali. Le cause di questo dubbio sono molteplici, ecc. ». Credo che l'onorevole Gatto non abbia alcuna ragione di cambiare il suo primitivo giudizio dopo che in sede di discussione della legge voi avete sistematicamente respinto ogni nostra proposta diretta a superare proprio quelle cause indicate nel dubbio da lui espresso nella sua relazione.

Infine, onorevole ministro, l'affermazione secondo la quale la misura complessiva del contributo è pressoché identica a quella disposta dalle leggi precedenti, trova la sua confutazione oltre che nella relazione del

l'onorevole Gatto circa la differenza notevole nella misura del contributo, anche nella graduazione del contributo stesso, che aumenta nel tempo questa differenza, senza che ci si sia avviati per altra via ad ottenere la diminuzione di queste differenze di costo che continueranno a permanere ed aggraveranno sempre di più le condizioni dei nostri cantieri.

Onorevole ministro, ella ha ritenuto opportuno di rilevare che da parte nostra noi non abbiamo indicato concretamente una diversa soluzione del problema perché, a suo dire, la proposta di legge Roveda non è che un provvedimento tampone che provvede però alla costruzione di 400 mila tonnellate di navi, mentre la legge dal Governo proposta è una legge organica che in teoria consentirebbe in 10 anni la costruzione di 3 milioni di tonnellate. Il fatto è che noi non abbiamo bisogno di teorie, ma di lavoro. Ed ella stessa, onorevole ministro, non ci ha saputo dire quante tonnellate costruiremo quest'anno e negli anni successivi con la sua legge, ci ha dimostrato solo come questa legge sia organica nel senso tecnico-legislativo, per disciplinare le diverse forme di provvedimenti e di agevolazioni. In realtà, questa legge non ha alcuna organicità sul piano economico del riordinamento della marina mercantile, e della risoluzione del problema delle commesse per i nostri cantieri e per assicurare il lavoro alle nostre industrie. La proposta di legge del senatore Roveda è un provvedimento tampone (se così vi piace definirla), ma ha il pregio di affrontare concretamente i problemi sopra accennati e di aprire in tal modo la via ad una vera legge organica atta a risolvere il problema non in via teorica, ma concretamente, il che è cosa assai più conveniente per l'economia marinara e per quella più generale del paese.

Dette queste cose, credo, onorevole ministro, che le sia più chiaro il motivo della nostra astensione in sede di votazione di questa legge...

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Sarebbe stato più logico che aveste votato contro!

CALANDRONE PACIFICO ...e la comprensione e l'attaccamento dimostrato in tal modo da questa parte alle sorti della nostra marina mercantile e dei nostri cantieri. Potevamo chiedere la rimessione della sua legge all'aula e quasi ci ha rimproverato di non averlo fatto. Ma, in tal modo, avremmo privato ancora per lungo tempo i nostri cantieri di quel poco lavoro che la sua legge può assicurare.

È stato proprio per questa ragione che non l'abbiamo fatto, perché siamo convinti che continuando la nostra lotta riusciremo a spingervi verso soluzioni concrete dei problemi e giungeremo a convincervi della necessità di affrontare queste questioni fino in fondo, o sarete costretti dalla volontà popolare a lasciare il posto a chi è capace di risolverle. (*Applausi a sinistra — Commenti al centro*).

Eccovi così espresso il nostro giudizio su questa vostra legge, giudizio che coinvolge tutto l'orientamento della vostra politica marinara, economica e generale che, sotto la formula dell'immobilismo e della conservazione dei privilegi, ostacola il progresso e condanna il paese ad una arretratezza sociale, economica e politica sulla quale il popolo si è già pronunciato il 7 giugno, politica che sarà rovesciata dalla lotta e dall'azione del popolo. Noi continueremo in questa lotta fedelmente legati agli interessi dei lavoratori e del popolo, e riprenderemo la lotta per l'approvazione della proposta di legge del senatore Roveda che più concretamente consente di assicurare lavoro ai cantieri navali, svilupperemo la lotta di tutti i cantieri navali e delle industrie I. R. I. per la riorganizzazione di questo settore, continueremo nella nostra azione per conquistare consensi sempre più larghi (e già li stiamo conquistando) per attuare un diverso indirizzo economico capace di venire incontro a quelle aspirazioni che nella mia Liguria e nella mia città sono ormai di tutti e che permetteranno, vostro malgrado, di realizzare tanto nella marina mercantile quanto nei trasporti, tanto nell'industria come nell'agricoltura, quella politica di lavoro e di benessere cui ha diritto il popolo italiano. (*Applausi a sinistra*).

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

COLITTO. Inizio volentieri questo mio dire con una duplice lode. Desidero esprimere il mio fervido compiacimento all'onorevole Troisi per la lucida, esauriente relazione da lui scritta, e sottolineare la grande buona volontà, con cui il ministro, onorevole Mattarella, non è dubbio che intenda affrontare i problemi di fondo, che *in dies* vanno rendendosi sempre più pressanti nel settore dei trasporti.

Noi daremo il nostro voto favorevole allo stato di previsione della spesa di cui ci stiamo occupando; ma desideriamo riaffermare quello che tante volte ormai da anni è stato detto e scritto, e cioè che una politica veramente nuova si impone in questo, che

è un settore così vasto ed importante, da potersi non a torto affermare che l'economia dei trasporti è un mezzo potente di sostegno e di propulsione dell'economia generale del paese. Siamo ormai in un mondo di collettività interdipendenti ed intercomunicanti, dove gli scambi sono le vere leve del progresso.

Non può dirsi che il ministro sia rimasto inattivo; ma, nonostante il suo fervore di iniziativa, ancora oggi — come ieri, come ieri l'altro — sotto gli occhi di chi intenda occuparsi della politica dei trasporti terrestri nel nostro paese cadono, insieme con l'importanza del settore, la diversa distribuzione del traffico tra rotaia e strada, un disavanzo rilevante delle ferrovie statali ed una disordinata assurda concorrenza fra ferrovia ed automezzo, che si tramuta spesso — data la diversa posizione delle parti — in una lotta, che bisogna riconoscere artificiosa e dispersiva della prima contro l'altra, che rappresenta un autentico spreco collettivo.

Ho parlato di importanza del settore. E chi non lo sa? Occorre ogni anno assicurare la mobilità, nelle città, nei dintorni e in lontananza, di 47 milioni di abitanti, cui si aggiungono 6-7 milioni di stranieri e spostare per via terra, in vario senso, intorno a 100 milioni di tonnellate di derrate, materie prime e prodotti. La spesa totale per viaggiatori su veicoli terrestri fu calcolata in 305 miliardi di lire nel 1950, di cui 192 per strada ordinaria ed il resto su rotaia. La spesa del trasporto merci su veicoli terrestri fu stimata in quell'anno di 441 miliardi di lire, di cui 336 su strada e 105 su rotaia. Nel 1952 queste cifre giunsero nel complesso a 1.094 miliardi.

L'importanza del settore appare ancora più evidente quando si consideri l'occupazione umana legata al servizio dei trasporti: oltre 60.000 persone trovano la loro occupazione nel settore e ad esse bisogna aggiungere quasi 100.000 lavoratori impiegati nella costruzione degli autoveicoli ed altri 150.000 addetti alla manutenzione delle strade, alla raffinaria ed alla distribuzione del carburante ed il valore patrimoniale del complesso di imprese, che forniscono i servizi, ed il crescente investimento cui danno origine. Per i trasporti stradali e ferroviari il popolo italiano spese nel 1952 circa 1.100 miliardi, di cui 746 solo per quelli automobilistici. Quando si consideri che il reddito globale netto del popolo italiano fu, nello stesso anno, di circa 9.200 miliardi di lire, ne risulta che la quota impiegata per i trasporti è circa il 12 per cento del totale.

Ho parlato anche della diversa distribuzione del traffico fra strada e rotaia. Già risulta ciò dalle cifre innanzi indicate. Aggiungo che 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).

Questi dati esprimono, nella loro evidenza, il grande cammino compiuto, sulla via della tecnica, dall'automobile, cui molto ha contribuito quel grande fermento e lievito di ogni attività che è la privata iniziativa.

Ci troviamo di fronte ad uno sviluppo impetuoso e prepotente dei trasporti automobilistici, che ha addirittura scompigliato il più semplice mondo di appena mezzo secolo fa. Agile per la sua natura, scrisse il Trevisani, economico per la sua adattabilità al trasporto da effettuare, servizievole per la sua intrinseca indipendenza da una apposita via, rapido nei progressi tecnici e costruttivi, l'automezzo, sorto come un complemento della ferrovia, ha guadagnato e guadagna sempre più terreno, sostituendosi a questa con una progressione in molti casi decisiva.

La ferrovia resiste, si trasforma, si snellisce; ma l'automobile avanza egualmente, sorretto dal favore dell'utente. La produzione di autoveicoli, che, come è noto, nel 1953 ha segnato il nuovo primato di 174.000 unità, superando il precedente primato del 1951 di quasi 39.000 unità e quello prebellico (1937) di oltre 96.000 unità, nel 1954 di certo non poco aumenterà ancora, se è vero, come è vero, che nel primo trimestre ha raggiunto le 51.000 unità, lasciando presagire il superamento entro l'anno del traguardo dei 200.000 veicoli. In Italia, nei primi mesi del 1953, gli automezzi in circolazione furono calcolati in 2.731.000 e cioè cinque volte quelli del 1938, che erano poco più di 538.000.

Ho detto anche che, insieme con la grande importanza del settore e la diversa distribuzione del traffico fra strada e rotaia, vediamo sempre un rilevante disavanzo della gestione ferroviaria ed assistiamo ad una disordinata assurda concorrenza fra l'automezzo e la ferrovia, che si tramuta spesso in una lotta artificiosa e dispersiva di questa contro l'altro.

Quanto al disavanzo, non si può negare che vi sia e, secondo alcuni, è anche grave ed allarmante. È noto che i 213 milioni di disavanzo nel 1938-39, pari a 11 miliardi attuali, sono diventati 57,4 miliardi nel 1951-52 e

55,2 miliardi nel 1952-53. Il bilancio del 1953-1954 si chiuse con un disavanzo di 48 miliardi circa contro 37 miliardi del preventivo precedente, che divennero 55 miliardi di consuntivo.

Lo stato di previsione sottoposto al nostro esame, che continua ad essere uno stato di previsione ferreamente ferroviario, prevede per l'esercizio 1954-55 un disavanzo di 32.773,6 milioni di lire. E, se invece di un bilancio finanziario (di entrate e di spese), si redigesse un bilancio economico, quale si redigerebbe in una gestione industriale, e, quindi, si conteggiassero 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, si avrebbe un disavanzo ancora maggiore, che resterebbe sempre molto rilevante, anche se si accreditassero i minori introiti dovuti a prezzi politici, esenzioni e riduzioni, imposti all'azienda, in quanto subordinata al potere politico.

So bene quello che al riguardo si suol ripetere e, cioè, che le ferrovie svolgono prestazioni per il raggiungimento di finalità di carattere sociale, donde la « necessaria indipendenza dalla osservanza di ogni tornaconto economico ». Ma non dispiacerà se anche io ricordi, in risposta, quel brano della lezione di politica sociale, dettata nel 1943 dal professor Luigi Einaudi per gli studenti dell'università di Losanna.

Ricordate? « Non è accaduto forse recentemente, quando le vetture automobili e gli autocarri cominciarono a fare una viva concorrenza alle ferrovie con grande vantaggio del pubblico, che parecchi Stati, proprietari di ferrovie, invece di rallegrarsi del vantaggio generale, si allarmassero per il danno alle proprie finanze e mettersero ogni sorta di bastoni fra le ruote della benefica concorrenza dei mezzi automobilistici? Nessun rimedio esiste contro questi pericoli, all'infuori di una vigile illuminata opinione pubblica, capace di scoprire la verità in mezzo all'imbroglio di pretesti e di frasi fatte, con cui si riesce ad ingannarla ».

La situazione si ripete. Pretesti e frasi fatte allora. Forse pretesti e frasi fatte anche oggi... Rimedio? Una vigile, illuminata opinione pubblica. Ora nessun seggio è più alto di quello del Parlamento per illuminare la pubblica opinione. Trovano in ciò giustificazione questi nostri interventi. E la pubblica opinione dice che, se lo Stato compie presta-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

zioni di carattere sociale, bisogna sempre documentarle, precisandone le cifre: i contribuenti hanno bene il diritto di conoscerne la entità contabile.

E, quanto alla disordinata assurda concorrenza fra ferrovia ed automezzo, nessuno può negare che esista. Si pensi alla situazione precaria della enorme maggioranza delle autolinee in concessione (si hanno appena 5.134 chilometri di servizi definitivi contro 222.000 di provvisori e le linee definitive sono meno dell'1,5 del totale). Si pensi ai controlli e agli interventi, per più aspetti discrezionali, della ferrovia, si pensi alla pressione fiscale accollata agli autotrasporti. La lotta appare più che evidente. Essa è antica, anzi, quanto i primi veicoli automobilistici, che hanno intrapreso un servizio pubblico con mezzi moderni.

Le ferrovie dello Stato — lo sanno tutti — costituiscono un monopolio, che non solo non è limitato da pubblici controlli, ma è protetto dalla legge, e dietro di essi si barriera contro i soli naturali concorrenti. Lo Stato difende ad oltranza, in tutti i modi e con tutti i mezzi, la ferrovia, usando tutte le armi contro gli autotrasporti, che nel momento attuale sono i più pericolosi concorrenti della sua azienda. Lo Stato monopolista prevale sullo Stato sovrano.

È stato posto in rilievo che le ultime decisioni del C. I. P. del novembre 1953 furono, in effetti, un capolavoro di politica monopolistica: aumenti tenui per le tariffe delle merci, perchè il trasporto delle merci è il più minacciato della concorrenza dei camionisti, e secco aumento per i viaggiatori, perchè i possessori di macchine sono relativamente pochi e, comunque, anche gli automobilisti, per i lunghi percorsi e con la stagione invernale hanno una convenienza, non economica, ma di comodità, a preferire il treno. Si escluse, comunque, ogni diminuzione del prezzo della benzina per evitare che la concorrenza potesse in questo settore farsi sentire.

La cosa non reca, per verità, meraviglia, perchè il conflitto strada-rotai si presenta con diverse caratteristiche, ma identico nella sua sostanza, in tutti i paesi in cui questi servizi sono, come in Italia, gestiti con carattere di pubblico servizio da aziende che sono anch'esse patrimonio pubblico.

È evidente che le cose non possono restare allo stato in cui sono, e che occorra una politica — come dicevo in principio — veramente nuova. Occorre finalmente mettere un punto fermo allo stato di continua incertezza e di perenne disagio, che tutti avvertono nel mondo dei trasporti, dove ancora si accaval-

lano, in relazione ad una struttura economica e tecnica profondamente rinnovata, temi e criteri e velleità che dovrebbero aver fatto il loro tempo. Occorre abbandonare facili schematismi concettuali, nei quali, perchè troppo semplicistici, la varia e mutevole realtà di oggi non riesce più a contenersi. Occorre uscire dall'attuale situazione di rispetto delle posizioni costituite ed individuare un insieme coerente di direttive capace di dare e mantenere unità di visione ad una politica nazionale dei trasporti.

Due aspirazioni sembrano ormai accettate da tutti:

a) la necessità di una politica unitaria dei trasporti, da sostituire alle molte frammentarie episodiche politiche di singoli mezzi di trasporto;

b) la esigenza di una politica dei trasporti non avulsa dalla generale politica economico-sociale del paese, essendovi un richiamo intimo, che va facendosi sempre più visibile, tra progresso dei trasporti e delle comunicazioni e progresso economico generale. Una moderna politica dei trasporti non può prescindere da una azione unitaria dei pubblici poteri.

La relazione del presidente, signor Bedford, delegato per l'America alla riunione della commissione trasporti su strada della camera di commercio internazionale, tenuta a Parigi nell'ottobre 1950, mise in evidenza la capacità produttiva del mezzo di trasporto su strada, definito dal relatore il più moderno strumento di ricchezza e di benessere per l'intera collettività. Il signor Bedford, dopo aver citato alcuni esempi dei vantaggi derivanti alla civiltà moderna dallo sviluppo dei traffici automobilistici in quei paesi, che non attuano concetti protezionistici in tale settore, si è lungamente soffermato sulla necessità che non siano creati e mantenuti intralci al progresso naturale e spontaneo dell'automobilismo in genere.

E in Italia, con una mozione presentata al Senato nell'ottobre 1948, gli onorevoli Ruini, Paratore, Gasparotto ed altri ugualmente auspicarono la soppressione di « diversi monopoli antieconomici ed ingiusti » e l'inizio di « una feconda divisione di lavoro e collaborazione ».

Nel settembre 1949 poi l'onorevole Angelini, autore della relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1949-50, ebbe a dichiarare che il problema del coordinamento dei trasporti terrestri fra loro non poteva essere, nel superiore interesse della nazione, ulterior-

mente rimandato. E ad unanimità la Commissione dei trasporti formulò un voto, che è tutto un chiaro, preciso, dettagliato programma. Mi piace qui integralmente riprodurlo.

Disse la Commissione:

« Ritenuto che è urgente affrontare con decisa volontà e risolvere il problema dei rapporti correnti fra trasporti su strada e su rotaia;

considerato che si tratta di due settori di traffico di natura diversa oggi fra loro in concorrenza disordinata e dannosa, ma che debbono essere, nell'interesse del paese, efficacemente coordinati in un superiore piano di collaborazione e di onesta concorrenza, col porre i diversi mezzi di trasporto sullo stesso piano economico di esercizio, senza superati concetti protezionistici, ma nell'intento di offrire all'utente il minor prezzo corrispondente al minor costo del trasporto effettuato;

ritenuto che il Ministero dei trasporti, così come costituito, non è in grado di dominare e risolvere l'accennato problema per difetto e carenza della sua struttura;

ritenuto che ritiene con le modifiche di struttura del Ministero debba realizzarsi una profonda revisione legislativa, che concentri, nel Ministero dei trasporti, tutta la competenza relativa alla materia di qualsiasi trasporto su strada, dalla costruzione all'esercizio, con particolare riguardo all'adozione di norme innovative che regolino il traffico sulla strada di persone e di cose per coordinarlo col traffico ferroviario, il tutto con particolare riesame del settore fiscale;

ritenuto che anche l'Amministrazione ferroviaria deve essere posta in grado di deliberare senza interferenze sul proprio settore dalla costruzione all'esercizio;

riconosce essere inderogabile ed urgente il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti della direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie nonché dell'Azienda nazionale autonoma della strada; il tutto onde consentire che il Ministero dei trasporti, riorganizzato nei suoi quadri, uffici e servizi, comprenda interamente i due settori del traffico interessanti la strada e la rotaia onde coordinarli al centro e con attuazione di decentramento periferico nel superiore interesse del paese ».

La Camera non votò l'ordine del giorno, avendo il Presidente del Consiglio, onorevole De Gasperi, dichiarato che era opportuno rinviare i proposti trasferimenti di competenza da un ministero all'altro al giorno, in

cui sarebbe stato esaminato il riordinamento della pubblica amministrazione, reclamato, fra l'altro, dall'ultimo comma dell'articolo 95 della Costituzione. Ma la realtà preme ogni giorno più e ogni giorno più postula una riforma.

Certo non è facile, dalla sera alla mattina, arrivare ad una politica unitaria. Vi sono rami di trasporto che tendono al monopolio, altri che tendono o sono costretti alla piena concorrenza. Alcuni presuppongono imprese di dimensioni gigantesche, altri piccole imprese. Alcuni hanno esigenza di forti investimenti fissi, altri no. Alcuni possono e debbono effettuare ammortamenti rapidi, altri sono costretti ad ammortamenti lunghissimi. Ecco perché bisogna essere cauti nei limiti di una politica comune ed unitaria, ed adoperarsi per inserire l'uno nel molteplice e il molteplice nell'uno. Ma bisogna cominciare a muoversi per arrivarci.

Che occorra muoversi è ormai riconosciuto da tutti coloro che si occupano dei trasporti. Una certa polemica avvenuta qualche anno fa fra il ministro dei trasporti ed il capo del servizio commerciale delle ferrovie dello Stato prova solo la esistenza, nel seno stesso della nostra maggiore azienda economica di Stato, di divergenza di opinioni, di contrasti di orientamento e di diversa valutazione quanto ai fatti ed alle possibilità future. Ma che occorra muoversi ormai nessuno può porre in dubbio. Occorre muoversi anche per un duplice ordine di ragioni. La prima: è stato già autorevolmente riconosciuto che l'automobile, oltre ad essere un grande creatore di ricchezza, è anche un meraviglioso contribuente. La seconda: se la stabilità monetaria è un cardine dell'attuale nostra politica economica, è evidente che essa non potrà raggiungere con vaghe dichiarazioni sui bilanci deficitari, come quello dei trasporti.

Penso che all'uopo occorra: a) porre rotaia e strada sullo stesso piano amministrativo; b) porre rotaia e strada il più possibile sullo stesso piano economico di esercizio.

Si può anche dire che occorre: a) creare gli organi di una politica dei trasporti; b) impostare tale politica su di un piano economico.

Occorre porre rotaia e strada sullo stesso piano amministrativo. Ciò significa attuare la riforma di struttura del ministero dei trasporti, che anche il relatore opportunamente invoca.

Occorre il passaggio al Ministero dei trasporti della direzione generale della viabilità ordinaria, di quella delle nuove costruzioni ferroviarie e dell'azienda autonoma della

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

strada, in modo che possa esso seguire tutto il settore dei trasporti terrestri per coordinarli opportunamente dalla costruzione all'esercizio, nel superiore interesse del paese. Il coordinamento deve cominciare nella fase degli stanziamenti per l'esecuzione delle opere, continuare poi nella costruzione e sfociare nell'esercizio.

Occorre, poi, costituire nel ministero due sottosegretariati, dei quali uno per i trasporti su rotaia e l'altro per i trasporti su strada. Solo così in sede amministrativa rotaia e strada coesisteranno in perfetta parità, eliminandosi ogni supremazia dell'una sull'altra.

Il Ministero dei trasporti dovrebbe limitarsi ad essere il cervello orientatore, il vigile controllore, l'eventuale programmatore, lasciando interamente ad aziende veramente autonome quelle funzioni gestionali, che richiedono sempre bilanci chiusi con pareggio economico, ed esercizio tipicamente imprenditoriale, senza interventi di criteri rapidamente mutevoli secondo le preferenze politiche e gli uomini dominanti nella congiuntura. Del potenziamento del Ministero dei trasporti con l'assunzione della competenza in materia di strade e di viabilità si parla da qualche anno fra generali consensi, riconoscendosi la opportunità, così dal punto di vista tecnico come da quello amministrativo, di unificare settori interdipendenti per la stretta connessione che, con lo sviluppo dei trasporti autorizzati, si è creata tra il mezzo e la via e, più in generale, fra la politica ferroviaria e quella stradale.

Sia, poi, il Ministero affiancato da un organo collegiale composto di esperti, di studiosi, di tecnici, di competenti, che vivano la vita dei trasporti e delle attività ad essi connesse. Anche il relatore rinnova l'istanza dell'attuazione d'un Consiglio superiore dei trasporti, di cui da tempo — egli scrive — è riconosciuta la necessità. Ma si deve trattare di un organo che non sia una formale decorazione del diagramma strutturale del ministero o una rappresentanza di interessi, ma un collegio a carattere squisitamente tecnico.

L'esistenza del Consiglio forse consentirà di metter fine alla costituzione di innumerevoli commissioni di studio, che finiscono sempre con lo sciogliersi senza aver concluso molto.

Occorre, poi, porre la rotaia e la strada sullo stesso piano economico di esercizio, in modo che l'una e l'altra possano svilupparsi e progredire secondo le proprie intrinseche capacità e non per artificiose azioni regolamentatrici, controllarsi, specializzarsi, eventualmente sostituirsi.

Per raggiungere tale risultato, come è stato tante volte da tante parti detto e scritto, occorre: a) eliminare le sovrastrutture di tipo statale; b) ridurre al massimo i vincoli, che gravano sull'automobilismo; c) parificare i due settori nel campo degli oneri, in modo che essi non lascino nessun elemento di costo del proprio esercizio a carico della comunità; d) industrializzare l'azienda ferroviaria.

Quando parlo di sovrastrutture di tipo statale, il mio pensiero si rivolge all'I.N.T., all'E. A. M., alla G. R. A. e a tutte le altre aziende, in cui lo Stato ha una partecipazione azionaria o che godono di aiuti statali.

Quanto all'I.N.T. che so bene essere stato istituito per integrare il servizio ferroviario sia per ciò che riguarda l'acquisizione del traffico sia per ciò che riguarda la presa e la consegna delle merci, è formalmente una anonima, ma sostanzialmente un'azienda di Stato, che ora svolge la sua attività nel settore del trasporto di merci in maniera molto comoda, in quanto la svolge in massima parte nel « rivendere » le facilitazioni ferroviarie, che sono messe a sua disposizione con la concessione in esclusiva di forti ristorni sui prezzi di tariffa. E — mi si dice — senza alcun vantaggio per il pubblico, perché le stesse agevolazioni senza la percentuale, che l'I.N.T. trattiene per le sue non indifferenti spese, potrebbero essere date direttamente ai privati acquirenti di traffico (case di spedizione), ai quali, in definitiva, l'I.N.T. deve rivolgersi per avere i carichi.

Quanto all'E. A. M., istituito con decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, con il compito di provvedere alla ripartizione del contingente di gomme, all'accertamento statistico sugli autotrasporti, all'assistenza, all'autotrasporto e alle eventuali funzioni delegategli dall'ispettorato generale M. C. T. C., è noto che in pratica limitò nel periodo 1946-47-48 la sua attività alla sola ripartizione dei carburanti e delle gomme, percependo per tale lavoro circa un miliardo di lire annue mediante la esenzione di lire 3 per ogni litro di carburante, e che nel 1949, essendo venute a cessare le sue fonti di vita, per effetto del ritorno alla libertà di commercio nel settore dei carburanti e delle gomme, restrinse la sua attività a quei compiti marginali, che aveva fino allora trascurati, quali gli accertamenti statistici, l'assistenza all'autotrasporto e le funzioni delegate, mentre per contro i contributi (diritti di statistica) venivano aumentati (attualmente sono di lire 3000 per autocarro e rimorchio), sì che da più parti ne fu chiesto lo scioglimento. E nel 1951, infatti, il mini-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

stro dei trasporti presentò al Senato un disegno di legge (n. 1791) per la soppressione, non giustificando le funzioni rimaste all'ente la sua permanenza.

Ma l'E. A. M. non fu soppresso. Si pensò allora di riformarlo. La VII Commissione permanente del Senato il 20 novembre 1952, nell'esaminare il disegno di legge predetto, pur rendendosi conto che le funzioni dell'E. A. M. non erano più sufficienti a giustificare la vita di un ente a carattere nazionale, ma considerato, d'altra parte, che non sarebbe stato opportuno distruggere una organizzazione, che avrebbe potuto comunque rendere servizi importanti alla categoria dell'autotrasporto, nel proporre al Governo il ritiro del disegno di legge, lo invitò ad assicurare all'E. A. M. la piena funzionalità, apportando alla legge istitutiva i necessari ammodernamenti. Ma sin oggi, come meglio dirò in seguito, la riforma non è stata attuata.

Anche la Gestione aggruppamenti autocarri (G. R. A.) l'onorevole Campilli, ministro dei trasporti, voleva sopprimere. Nel relativo disegno di legge, presentato al Senato il 12 luglio 1951, egli esplicitamente dichiarò che la sua attività negli ultimi anni era diminuita con ritmo crescente e che il bilancio della gestione si era dimostrato progressivamente deficitario. Il *deficit* aveva raggiunto al 31 dicembre 1949 la somma di circa 1.680 milioni. Bisogna sopprimerla, egli diceva, allo scopo di evitare il sempre crescente onere da essa derivante per l'erario.

Ma neppure la G. R. A. è stata ancora soppressa. Riguardanti la G. R. A. ho presentato due interrogazioni per avere chiarimenti circa alcune voci giunte al mio orecchio riguardanti trattamenti di particolare favore ad essa usati.

Ho domandato al ministro delle poste e delle telecomunicazioni se è esatto che la G. R. A. gode e, in caso affermativo, per quale ragione, dell'esenzione dall'assoggettamento ai diritti di privativa per il trasporto di pacchi, ed al ministro delle finanze se è esatto che la G. R. A. goda e, in caso affermativo, per quale ragione, della esenzione dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata per l'attività dei trasporti per conto terzi, che essa effettua.

Ed ancora gradirei conoscere se è esatto quanto la stampa ha riferito e, cioè, che la G. R. A. non solo non ha alcuna voglia di essere soppressa, ma sta facendo di tutto per « ossigenarsi » onde continuare la lotta contro gli autotrasportatori, se è vero che è stata, in questi ultimi tempi, dotata di un congruo

numero di autocarri nuovi e svolge una intensa opera di concorrenza particolarmente nella valle padana, dove pratica — godendo dei noti benefici ed esenzioni fiscali e senza preoccuparsi del disavanzo, che di anno in anno aumenta e resta a carico dello Stato — tariffe inferiori del 30-50 per cento di quelle del mercato.

Nell'accennata visione unitaria del settore dei trasporti sono, poi, da considerare le partecipazioni statali. Esistono non poche aziende a struttura giuridica privata, nelle quali è dato di scoprire, sotto forma di azionariato diretto o indiretto dello Stato, un notevole pubblico intervento finanziario. Sono aziende di trasporto terrestre, aziende di trasporto marittimo ed aziende di trasporti aerei. Si tratta di un complesso di partecipazioni dirette e indirette statali veramente imponente.

Ma non si esaurisce qui l'intervento finanziario dello Stato nel campo dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei.

Vi sono a favore di aziende, costituite con capitali statali e privati, interventi a carattere periodico (sovvenzioni di esercizio, premi di armamento e di navigazione, sussidi ad integrazione di bilancio), nonché interventi *una tantum* (premi di costruzione, contributi nelle spese di ammodernamento dei mezzi di servizio, ecc.).

Nè è finito, perchè in determinate circostanze vengono assicurati alle imprese interventi finanziari diretti, come, ad esempio, garanzie sui finanziamenti concessi dagli istituti di credito, esoneri da gravami fiscali, ecc. Lunga sarebbe la elencazione delle aziende, di grandi, medie e piccole dimensioni, che alla finanza statale hanno attinto e ancora attingono sia in via rigorrente con sovvenzioni di esercizio in misura fissa, sia in via straordinaria con sussidi integrativi in misura variabile.

Nel settore strade è necessario che si faciliti (e non si intralci) lo sviluppo dell'autotrazione in genere. Si eliminino, perciò, le molte discipline, che sono poi risultate disposte soprattutto per rendere più difficile la vita al concorrente delle ferrovie.

Si riformi anche il codice della strada per permettere all'automezzo di svolgere concretamente quei servizi per i quali si è da tempo reso idoneo, e non lo renda succube, per esempio, di portate artificialmente contenute in limiti di gran lunga inferiori a quelli della cosiddetta portata potenziale.

Si raggiungerà, in tal modo, senza dubbio una riduzione dei costi di esercizio degli autotrasportatori a vantaggio dei consumatori, che verranno favoriti gli scambi delle merci

più povere e si darà ulteriore incremento allo sviluppo industriale delle costruzioni automobilistiche e delle attività ausiliarie connesse.

Oggi la funzione fiscale si esercita sull'automobilismo, oltre che con le imposte comuni ad ogni attività economica, con tributi diretti (tassa di circolazione) e tributi indiretti (imposta di fabbricazione e dazio sui carburanti). Numerosi miliardi affluiscono al bilancio dello Stato attraverso il grosso fiume dell'imposta di fabbricazione sui carburanti, il fiumicello della tassa di circolazione e gli altri rivoli e rivoletti delle tasse minori.

La fiscalità, che colpisce l'automobilismo, è sempre stata diretta, si suole dire, non a recare maggiori introiti all'erario, ma ad aumentare artificiosamente i costi dei trasporti automobilistici.

Occorre, perciò, imporre a strada e ferrovia obblighi omogenei ed uniformi.

È evidente che, se si sottoponesse anche la gestione ferroviaria allo stesso trattamento di ordine fiscale, che oggi grava sull'automobilismo, si raggiungerebbero le condizioni naturali per una equilibrata concorrenza tra i due mezzi di trasporto. Fino a tanto, invece, che una delle parti resta sottoposta al peso di un gravame indubbiamente eccessivo, la lotta non potrà che rimanere impari ed a tutto danno della gestione privata dei trasporti.

Dallo stato di previsione sottoposto al nostro esame si apprende che sono stati stanziati solo a titolo di sussidi integrativi a favore di aziende concessionarie di servizi di trasporto terrestre lire 6.317.795.000.

Lo Stato deve scegliere se, nell'interesse della collettività, è vantaggioso aumentare o diminuire la sua partecipazione alla proprietà e alla gestione e, in ogni caso, se e come è utilizzabile questo congegno ai fini di una politica unitaria dei trasporti.

Ho detto anche che occorre industrializzare l'azienda ferroviaria. Naturalmente, la trasformazione deve essere effettiva. Lo Stato deve, da buon proprietario, procurare i capitali e rifondere i sottocosti, che impone per ragioni più o meno sociali. Ma le ferrovie debbono fare un bilancio in pareggio, dopo conteggiati gli interessi sul capitale e gli ammortamenti, nonché le imposte, anche se per queste ci si trovi, poi, di fronte ad una partita di giro.

Il ministro Campilli, come si ricorderà, aveva chiaramente dato a vedere di essere orientato verso una politica di fronteggia-

mento delle interferenze — nella gestione delle ferrovie dello Stato — dei criteri, diremo così, di pubblica utilità. Tale orientamento culminò nell'insediamento di una commissione, la quale avrebbe dovuto suggerire i mezzi atti a conferire alla gestione dell'azienda ferroviaria una fisionomia più spiccatamente industriale, mettendo in evidenza, fra l'altro, il costo dei servizi resi a prezzi politici.

Nel 1952 anche l'onorevole Malvestiti sottolineò ripetutamente e con particolare energia che « la tecnica deve oggi più che mai subire l'esame dell'economia, perché la locomotiva più potente, la strada ferrata più perfetta, il mezzo più comodo non servono a nulla se sono bocciati a questo esame ». Il ministro con linguaggio onesto riconosceva così che il maneggio del denaro nelle imprese pubbliche non può essere più spensierato di quello del denaro privato nelle imprese private e che chi amministra un'azienda di Stato deve comportarsi esattamente come l'amministratore di una anonima e rendere conto al contribuente-azionista della economicità delle sue decisioni. Ma, in seguito, della commissione Campilli non si seppe più nulla e l'onorevole Malvestiti insediò altra commissione, affermando che bisognava risolvere il problema del coordinamento « caso per caso » e per « approssimazioni successive ».

L'onorevole Alpino, parlando lo scorso anno in questa sede, disse che base della riforma dell'azienda è, in ogni caso, il ridimensionamento, come presupposto della modernizzazione, e ne indicò le tappe:

a) blocco ad ogni carico di nuove linee all'azienda, a meno che non vi siano prospettive di traffico ragionevoli e la ferrovia rappresenti obiettivamente la soluzione più conveniente.

b) taglio dei rami secchi e, cioè, disarmo delle linee, per le quali risulti almeno altrettanto efficiente e meno costoso l'esercizio automobilistico.

c) concentrazione dei mezzi e delle cure sulla rete di grande comunicazione con miglioni di tracciati, pendenze, armamenti, stazioni, attrezzature automatiche, materiale rotabile.

In definitiva, anche il relatore scrive che bisogna sempre di più « razionalizzarsi » per offrire alla collettività, nelle condizioni più vantaggiose, la prestazione del servizio. La ferrovia ha ancora una funzione insostituibile con l'esercizio delle grandi comunicazioni, delle arterie longitudinali e trasversali.

Come giustamente rilevava l'onorevole Alpino, non si viene da Parigi o da Torino a

Roma in automobile, ma si prende il vagone letto; non si carica un autocarro di arance a Catania per Calais, ma si chiedono i carri ferroviari. Ma non si possono addossare alle ferrovie compiti non più eseguibili in linea economica, costringendola a sforzi, che la screditano col cattivo servizio, con le perdite di bilancio e soprattutto con misure di supremazia, intese a conservare su di un piano di forza quanto si è perduto su quello di efficienza.

Trovandomi nei giorni scorsi a Padova, ho avuto occasione, leggendo i dati messi in rilievo dalle ferrovie dello Stato, come queste abbiano sempre dedicato le più attente cure ai progressi della tecnica dei trasporti a distanza sotto regime del freddo, data la grande importanza che detti trasporti hanno nell'economia generale del paese.

Quello dei carri refrigeranti ed isotermici italiani è uno dei parchi più importanti d'Europa. Migliaia di carri ferroviari refrigeranti ed isotermici permettono oggi di inoltrare con tutta sicurezza, rapidamente ed economicamente, i fragranti prodotti del nostro suolo fin nelle più lontane regioni del nord Europa e di farli giungere nei principali mercati di consumo in condizioni di perfetta freschezza.

Sono stati caricati nel 1953 ben 25.706 carri per l'interno e 62.423 carri per l'estero.

Sono per altro d'accordo con il relatore nel rilevare che «tuttavia la valutazione va fatta non soltanto in base al reddito, ma tenendo conto del miglioramento della produttività della nazione. La strada ferrata ha tuttora una funzione propulsiva e colonizzatrice. Essa reca un radicale mutamento economico-sociale alle regioni interessate, costituisce l'elemento primordiale per l'aumento dei traffici, favorendo la costruzione e l'estendersi degli aggregati urbani, l'impianto di nuovi stabilimenti e la organizzazione delle aziende agricole».

Sarà necessario, in conseguenza, che nella azienda gli organi tecnici esistenti acquistino anche lo spirito economico, che è proprio dell'impresa privata.

Per arrivare all'auspicato coordinamento qualche cosa è stata fatta.

Il 15 settembre 1953 venne raggiunto, dopo laboriose trattative, un accordo fra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, da un lato, e le associazioni nazionali dei concessionari di autolinee (A.N.A.C. e A.N.E.A) dall'altro, allo scopo di assicurare, come scrive il relatore, le migliori condizioni di coesistenza dei servizi di trasporto viaggiatori ferroviari ed automobilistici ed il loro armonico coordinamento nell'interesse del pubblico e dell'econo-

mia nazionale. Con tale accordo si stabilì di mantenere la situazione attuale delle autolinee parallele alle ferrovie dello Stato, rinunciandosi da parte di queste a chiedere la revisione delle autolinee esistenti di lunghezza non superiore ai 65 chilometri, elevati ad 80 per la zona a sud della linea Roma-Pescara. Le ferrovie, invece, si riservarono di sottoporre a revisione le autolinee parallele di lunghezza superiore, onde evitare «sovrapposizioni», ma rinunziarono ad esercitare autoservizi sostitutivi ed integrativi (di linee ferroviarie) di nuova costituzione. Fu anche stabilito l'adeguamento delle tariffe di autolinee e di quelle della seconda e terza classe ferroviaria e furono realizzate intese per eliminare prezzi e condizioni di concorrenza.

Può anche darsi che l'accordo, fondato su rinunzie reciproche, abbia, come fu scritto, ripartito equamente delusioni e speranze; ma non è dubbio che di fronte alla precedente situazione questo accordo rappresenta un progresso. Rappresenta esso, come è scritto nella relazione, la prima concreta manifestazione di spontanea collaborazione fra strada e rotaia.

I cittadini consumatori, peraltro, gli utenti, quelli che hanno l'interesse all'affermarsi, sia pure graduale, del mezzo più economico attraverso la concorrenza, erano, come giustamente osservò l'onorevole Alpino, assenti.

Il relatore sottolinea l'opportunità e l'urgenza di una intesa tra le ferrovie secondarie e le autolinee e la estensione dell'accordo tra rotaia e strada anche al trasporto merci.

Bisogna riconoscere che il ministro Mattarella ha spesso auspicato, anche per le merci, un coordinamento tra strada e rotaia, sul tipo dell'accordo raggiunto fra autolinee e ferrovie statali. Un simile accordo è davvero da auspicare. Un accordo fra i vari settori, prima che si arrivi ad una riorganizzazione completa di essi, ci sembra la via migliore da seguire per raggiungere risultati concreti. È necessario, però, che ciascun settore si rivolga in coscienza la domanda se vuole veramente giungere ad una intesa leale con l'altro settore.

Penso, a questo proposito, all'opportunità della istituzione dell'albo degli autotrasportatori. La sua esistenza consentirebbe, tra l'altro, la individuazione della parte, con cui le ferrovie dovrebbero trattare, per arrivare all'accordo.

Nella passata legislatura il 17 marzo 1952 il senatore Ottani ed altri presentarono un progetto di legge per la istituzione dell'albo.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

Ma non se ne fece nulla, essendosi sciolto il Senato.

Mi risulta, però, che è in corso di elaborazione, da parte delle categorie interessate, un nuovo progetto redatto sulla scorta di quello citato del senatore Ottani, nonché di altri due progetti analoghi elaborati dalle camere di commercio e dall'Ente autotrasporti merci. Speriamo che si arrivi presto al traguardo.

È in elaborazione la nuova attesa legge sulle autolinee viaggiatori, elaborata dalla commissione presieduta dal consigliere Pescatore. Saggiamente il Ministero ha disposto che sul testo preparato dalla Commissione si pronunzino ora le organizzazioni di categoria.

Formulo qui l'augurio che sia anche esaminata la situazione difficile, in cui si trovano gli autotrasportatori di merci. Le convenzioni internazionali si sviluppano e qui da noi si è ancora in attesa di una riforma della superatissima legge del 20 giugno 1935, n. 1339. Una commissione interministeriale per lo studio dei problemi relativi agli autotrasporti di merci venne istituita con decreto del 2 febbraio 1948 dal ministro dei trasporti, senatore Corbellini, formata di rappresentanti delle amministrazioni e delle categorie interessate. Senonché pare che la stessa sino ad oggi non sia riuscita ad occuparsi che dell'esame preliminare dei contingenti di autorizzazioni al trasporto in conto di terzi, da assegnare alle varie province, sulla scorta dei pareri in proposito espressi dagli organi periferici (camere di commercio, comitati consultivi E. A. M., ispettori compartimentali M. C. T. C.). È inutile aggiungere che, nel fare ciò, spesso si perde tempo e denaro, perché — a quanto si dice — per la commissione non servono i pareri degli enti periferici e per il ministro i pareri della commissione. E per gli uni e per gli altri quello delle organizzazioni interessate.

Va qui anche ricordato che la legge 20 giugno 1953, n. 1339, non ha mai funzionato per quanto riguarda il trasporto in conto proprio, che, pur essendo formalmente disciplinato, sfugge ad ogni efficace controllo sia a causa dell'imponente numero di autocarri attualmente in circolazione, sia proprio a causa delle difficoltà pratiche di effettuarlo per impedire l'abusivo trasporto di cose anche per conto di terzi, per cui l'attività di trasporto in conto proprio dovrebbe essere o territorialmente limitata, rispondendo essa a delle esigenze di collegamento tra stabilimenti e stazioni ferroviarie, tra

depositi e negozi di vendita, ovvero sottoposta a parità di obblighi e di oneri con l'attività in conto terzi. A tali misure si potrebbe derogare per i soli autocarri di piccola portata, adibiti da industriali, commercianti ed artigiani ai normali rifornimenti per l'esercizio della loro attività principale.

Non è mancato il lavoro di varie commissioni per la riforma strutturale e funzionale delle ferrovie dello Stato. Sembra che quella presieduta dal consigliere Berruti abbia presentato le sue conclusioni da qualche mese. Queste dovrebbero essere sottoposte al più presto all'esame delle competenti autorità di Governo. E così, indubbiamente, sotto la spinta del ministro, la Commissione giuridica per la riforma dell'E. A. M., presieduta dal professor Vassalli, dopo aver esaminato i progetti e le proposte che sulla materia sono stati presentati dai rappresentanti delle organizzazioni nazionali degli autotrasportatori per conto di terzi e del trasporto in conto proprio, avrebbe portato a termine nel decorso mese di aprile l'elaborazione di un testo completo coordinato, da servire di base per la stesura di un progetto di legge, da presentarsi al più presto per l'ulteriore corso. Senonché pare che il progetto sia apparso alla categoria degli autotrasportatori così poco rispondente alla lettera e allo spirito dell'ordine del giorno del Senato, di cui ho parlato dianzi, che pare abbiano rassegnato le dimissioni da componenti la commissione giuridica. Prego vivamente il ministro di intervenire.

Anche per quanto si attiene all'annoso problema dell'alleggerimento della pressione fiscale sui mezzi motorizzati, non sono mancate assicurazioni ufficiali circa un orientamento diretto ad una graduale revisione di tutto quel vasto complesso di tributi che direttamente o indirettamente grava sui mezzi stessi.

Parecchio si è fatto, ma è ancora tanto poco di fronte al molto da farsi!

Desidero, infine, fare mio il voto del relatore che si dia maggiore impulso agli studi superiori di economia dei trasporti, come si pratica in quasi tutti gli altri paesi.

E concludo. Io ho sempre pensato e penso che importante e grave è il compito di un ministro.

La presenza di un uomo anziché di un altro nella vita e nel funzionamento di una pubblica amministrazione può essere decisiva per l'importanza, la efficienza, l'avvenire di essa. Se il ministro si occupa e preoccupa a fondo, con il massimo scrupolo, della situa-

zione del suo dicastero, egli non solo può rendere autentici, segnalatissimi servizi alla sua amministrazione ed al paese, ma può sentirsi, un giorno, soddisfatto di aver legato il suo nome ad atti, provvedimenti, riforme, indirizzi, che hanno impresso un sostanziale benefico rinnovamento ed un più rispondente ritmo alla struttura di una branca dell'attività statale. È ancora di uso corrente la indicazione di una legge o di un provvedimento amministrativo fatto attraverso la citazione del nome dell'uomo che ne operò, promosse o determinò la emanazione, e questa buona consuetudine può costituire motivo di legittimo orgoglio per qualsiasi saggia ed accorta personalità politica preposta a pubblici uffici.

Ora il ministro Mattarella si trova nella fortunata condizione di poter affidare alla buona memoria dei contemporanei e dei posteri la sua opera di capo di un importante dicastero. Basta che egli lo voglia. Ed io confido che egli lo vorrà. (*Applausi*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI.

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

FUMAGALLI. In attuazione del nuovo orario, ella, onorevole ministro, coll'elettrotreno di lusso detto il « Settebello », ha realizzato sul percorso Roma-Milano la velocità commerciale oraria di cento chilometri all'ora. Su questo ritmo accelerato si è già posto il primo intervenuto onorevole Gatto, ed intendo condurmi anch'io, per modo che, se l'esempio sarà imitato anche dai successivi oratori, il bilancio dei trasporti potrà giungere alla approvazione con un primato di celerità.

Il turista straniero, che durante l'inverno, od all'aprirsi della primavera, dai paesi nordici scende con la sua automobile per visitare l'Italia e per godere il tepore del nostro clima, arrivato a Briga, non di rado si sente dire che il valico del Sempione è chiuso al traffico, o in ogni modo sconsigliabile e pericoloso per il ghiaccio, la neve, la nebbia o la tormenta: perché a quelle altezze l'inverno permane ed ancora imperversa in maggio ed in giugno. Non si passa... Annibale ha passato le Alpi e si è portato dietro anche gli elefanti, Napoleone ha passato le Alpi e si è tirato dietro anche tutto il parco delle artiglierie... ma il nostro turista, con la sua possente quaranta cavalli, non può passare.

Che fare? Non aspettiamoci che egli possa lasciare l'automobile a Briga e continuare il viaggio con altri mezzi di trasporto.

Un automobilista non si stacca dalla sua macchina, immedesimato col suo veicolo a quattro ruote come un centuario sul suo impianto a quattro zoccoli, piuttosto ritornerebbe indietro rinunciando a proseguire il viaggio.

Ma ecco che le ferrovie svizzere provvedono a toglierlo d'imbarazzo. Alla stazione c'è una banchina apposita per il carico, un treno pronto con carri attrezzati, sui quali l'automobile viene rapidamente fissata; in testa al convoglio vi è una vettura per gli automobilisti. In quaranta minuti il treno va da Briga a Domodossola, dove il turista può ritornare al volante e riprendere la marcia. Ha speso poco danaro e minor tempo, e si è messo il Sempione dietro alle spalle. Scende sulle rive del lago Maggiore, tocca Milano, valica i Giovi, si porta a Genova, Nervi Rapallo, Santa Margherita, si spinge fino a Chiavari forse, ma non va oltre. Perché? C'è il passo del Bracco che, come tutti gli altri valichi dell'Appennino (Cisa, Cerreto, Abetone, Porretta, ecc.), è tuttora infido in quella stagione e riserba sorprese poco piacevoli. Quindi ritorna indietro: se ne va a San Remo, trascorre la costa fiorita di Bordighera, ripassa la frontiera per andarsi a godere la costa azzurra.

Eppure c'erano altre mete che lo allettavano: Viareggio, la costa amalfitana, Capri in vista, Taormina, la costa ionica...! Ma c'era di mezzo l'ostacolo proibitivo degli Appennini.

È questa, credo, una delle ragioni per cui nell'inverno le automobili straniere, mentre brulicano a San Remo, Nervi e Rapallo, nella media e bassa Italia non fanno che sporadiche apparizioni. Anche qui a Roma ne vediamo ben poche. E la Sicilia coi suoi mandorleti in fiore attende invano che i forestieri vengano a partecipare più numerosi a quella primavera anticipata con la sua prodigiosa fiorita: è uno spettacolo che si ripete ogni anno, la rappresentazione di un capolavoro di madre natura, e che si svolge in un teatro che ha i primi posti, le poltrone semi-vuote; manca il pubblico più ricco. E sono miliardi che perdiamo nella gestione di un teatro che non ci costa nulla, perché allestito dal Padreterno, fama spersa, nome e credito trascurati presso i popoli stranieri.

Le ferrovie estere compiacenti ci hanno portato in casa dei clienti che non sappiamo coltivare.

Ora, io ho visto con quale favore in Svizzera viene utilizzato questo servizio di trasporto delle automobili attraverso i trafori ferroviari: l'ho visto al Sempione, e più

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

ancora al Gottardo, dove è attuato con una frequenza assai maggiore di treni; ed ho pensato: perché le nostre ferrovie, che hanno dato una mano a quelle svizzere per il Sempione, non provvedono a fare lo stesso servizio per il Frejus (massime tenendo presente che l'arco alpino occidentale non ha un sol valico transitabile nel periodo invernale) e per alcuni valichi dell'Appennino?

E appunto ho accennato a questo problema non perché presuma di averlo approfondito e di poter precisare la soluzione, ma perché mi sembra meriti tutta l'attenzione e lo studio come dell'ente turistico così ancora dell'amministrazione dei trasporti, nei cui esclusivi riguardi ho qui ristretto le mie osservazioni. Non mi nascondo che per la sua risoluzione si richiede una particolare attrezzatura, occorre affrontare una spesa ed adibire anche un pizzico di buona volontà.

Per quanto riflette la spesa, non si tratta certo di spesa improduttiva e di tal dimensione che possa destare eccessive preoccupazioni. E, se il bilancio non consente di fare uno sforzo tutto in una volta, si può procedere per gradi, e per via di esperimento.

E così, ad esempio, delle quattro linee ferroviarie che si potrebbero utilizzare per il passaggio dell'Appennino: la Genova-Spezia, la Fornovo-Sarzana, la porrettana e la Bologna-Vernio-Prato, si potrebbe cominciare con una, pongasi la Genova-Spezia, caricando gli automezzi a Sestri Levante e scaricandoli a La Spezia o a Sarzana. E vi è l'altra linea Fornovo-Sarzana, che ha perduto importanza con la costruzione della direttissima Bologna-Prato, e che attualmente ha un traffico molto inferiore alla sua potenzialità. E la stazione di Sarzana potrebbe essere attrezzata tanto per gli autoveicoli provenienti da Sestri Levante quanto per quelli provenienti da Fornovo o da Borgotaro.

Oltre alla spesa per la costruzione di idonee banchine di carico e scarico, è mestieri incontrare anche quella per la dotazione di carri bassi attrezzati per detto servizio. Ed in questo credo di non nutrire illusioni ed utopie, prevedendo che le grandi imprese costruttrici di automobili concorrerebbero di buon grado nella fornitura di carri speciali.

Ho però aggiunto che si richiede anche un pizzico di buona volontà, e spiego qui il mio pensiero. Viaggiai un giorno con uno svizzero, al quale richiesi come avessero potuto risolvere magistralmente il problema in esame. Ed ebbi questa risposta: « Avviene certe volte che in una stessa famiglia si trovino due cognate che convivono col ri-

spettivo fratello e marito. Sono due persone molto a modo, buone, brave, educatissime, costituiscono per quell'uomo una tenera consorte ed una affezionata sorella, ma... sono due cognate. Vi è una gelosia sorda che le mette l'una contro l'altra. E la posizione dell'uomo che vi è di mezzo non è delle più invidiabili. Egli vuol bene a tutte e due. Si adopera per rappacificarle perché ha bisogno del loro buon accordo per aver la pace in casa; ma, anche quando crede di esservi riuscito, il fuoco cova sotto la cenere, con ritorni di fiamma, che pongono quell'uomo in una situazione imbarazzante, specialmente quando ha in casa dei forestieri. Ebbene, noi in Svizzera avevamo due cognate, e le avevamo in casa tutte e due. Erano, per uscir dalla metafora, la « rotaia » e la « ruota gommata ». Si contendevano il loro futuro sviluppo. Era in giuoco forse la loro stessa vita, la loro sopravvivenza: ognuna temeva di essere soppraffatta, soppiantata dall'altra. Lasciate a se stesse, avrebbero sempre più inasprito la rivalità ed il conflitto. E ne andava di mezzo l'interesse generale del paese e lo sviluppo del turismo. I guai sono cessati quando siamo riusciti a stabilire fra le due un certo accordo, una integrazione reciproca ed una coordinazione armonica agli interessi superiori ».

Ora, anche noi in Italia abbiamo le due organizzazioni: quella delle ferrovie e quella della motorizzazione, verso le quali non mi permetterei nessuna espressione men che riverente, perché composte da funzionari esemplari, di altissimo valore, che godono anche all'estero di vasta rinomanza. È un personale di prim'ordine, che conquide per la sua capacità, cortesia e per la sua dedizione al dovere. Dico con tutta sincerità: trattando con loro, io mi sento pervaso da profonda estimazione e, vorrei dire, anche da un sentimento di viva affezione.

Però queste due organizzazioni sono per natura di cose poste in concorrenza fra di loro, tutrici di interessi per certi aspetti antagonisti.

E può avvenire anche in Italia quello che avviene in tutti i paesi del mondo: e cioè che ciascuna di esse difenda le sue vitali esigenze e cerchi di superare la concorrenza dell'altra. Il che, fino ad un certo punto, può essere anche doveroso. Una rivalità che però deve essere moderata, per non riuscire ad esiti deleteri.

Ora, in mezzo a queste due organizzazioni, è lei, onorevole ministro, che entrambe governa, che meritatamente riscuote l'affetto

e la devozione dei suoi funzionari dell'una e dell'altra branca, e che, pur usando loro tutti i riguardi che essi ben meritano, meglio di ogni altro possiede l'autorità e l'ascendente per dirimere contrasti, contemperare le diverse esigenze e portarle sopra un piano di concorde cooperazione negli interessi superiori del paese, scongiurando grossi errori.

E così, per scendere ad alcune esemplificazioni, ricordo che ad un dato momento i turisti danesi avevano fatto presente il loro vivo desiderio di poter trasportare le loro automobili per ferrovia attraverso tutta la penisola, per poterle usare in Sicilia, dove la primavera precoce rendeva buona la viabilità. Ebbene, le ferrovie risposero che per questo trasporto da un capo all'altro dello stivale la tariffa sarebbe stata di centodiecimila lire per ogni autovettura. Cifra evidentemente proibitiva, e che con un po' di buona volontà poteva forse essere contenuta in limiti più comportabili.

Ancora, la Tirrenia per il trasporto di una automobile da Napoli a Palermo esige un nolo di lire sedicimila. Non discuto la cifra, che sarà giustificatissima; noto però che non contribuisce certo, in tale ammontare, allo sviluppo del turismo.

Ripeto, non pretendo né di avere approfondito l'argomento, né di avere proposto adeguata soluzione. Mi sono permesso soltanto alcune osservazioni per richiamare l'attenzione e lo studio degli organi governativi competenti.

Sono problemi nei quali ella, onorevole ministro, ha già certamente portato la sua considerazione, sia perché di alto interesse generale, e sia perché toccano anche particolarmente la sua Sicilia, l'isola meravigliosa che ella ama ardentemente.

La Sicilia è già un parco incantevolmente fiorito quando Svizzera, Austria, Germania sono ancora sotto una coltre di neve. E, verso lo scorcio del lungo verno, è un bisogno per i popoli nordici andare incontro al sole, non verso il sole bianco della Germania, ma verso il sole vivido e caldo, che è nostra ricchezza. Le stesse università interpongono fra il semestre d'inverno, che finisce ai primi di marzo, ed il semestre d'estate, che s'inizia sullo scorcio d'aprile, un periodo di vacanza, di cui professori e studenti approfittano, non meno di altre categorie sociali, per viaggiare verso il paese del sole.

E mai, nel resto dell'anno, la Sicilia è tanto bella come allora, con le sue magnifiche strade affiancate dai leandri, e le fiamme

contornate da cespi fitti fitti di fiori dai più vividi colori.

Ma qui mi accorgo di incappare in una critica. I miei elettori diranno: il nostro deputato, innamorato dei leandri, corre dietro ai fiori della Sicilia, e dimentica gli importanti e scottanti problemi ferroviari che noi abbiamo sul tappeto.

Me ne rendo conto, e per salvarmi le spalle, devo con un brusco passaggio chiudere il primo tema, voltar pagina, per aprirne un secondo.

Ella, onorevole ministro, conosce con quanta passione ed insistenza mi sia costantemente interessato dei gravi problemi ferroviari della mia terra. Il movimento dei lavoratori che quotidianamente per ferrovia vanno al mattino dalla terra bergamasca a Milano, Sesto, Monza, e ritornano a sera, è salito alla cifra impressionante di circa ventimila: ottomila per la via di Usmate, dodicimila per la via di Treviglio. Il loro numero dal 1948 a questa parte si è raddoppiato, con un ritmo di aumento che è andato oltre tutte le previsioni ed ha sorpreso le ferrovie, creando una serie di problemi di eccezionale gravità. Nelle ore del mattino, fra le cinque e le otto, le linee sono congestionate da una serie di tradotte che si susseguono a brevi intervalli. E gli orari sono così stretti, i treni così pesanti, le fermate così frequenti, che un breve ritardo della prima tradotta si ripercuote moltiplicato sulle successive, scompaginando tutto il movimento.

Non pochi di questi viaggiatori sono operai che, lavorando 8 ore al giorno nello stabilimento, devono impiegare altre 6 ore nel viaggio di andata e ritorno in ferrovia, e percorrere ancora un certo numero di chilometri in bicicletta, di notte, per coprire la distanza fra la loro abitazione e la stazione ferroviaria. Vi erano treni in cui essi erano stipati come acciughe in barile, quando non viaggiavano sui tetti delle vetture od a cavalcioni dei respingenti.

Devo darle atto, onorevole ministro, che, appena le ho segnalato questi inconvenienti, ella ha immediatamente provveduto, con una rapidità e fermezza che le fanno onore, e che i suoi funzionari, attuando le impartite istruzioni, hanno fatto quanto era nelle loro possibilità per dirimerli.

Si trattava però di espedienti e di misure provvisorie, perché ormai il traffico, in continuo aumento, superava la potenzialità delle linee. Onde le ferrovie attesero a studiare ed attuare una soluzione adeguata e radicale del problema mediante provvedi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

menti che consistono: nella canalizzazione del tratto di linea Limito-Treviglio; nel raddoppio del binario sulla Treviglio-Bergamo; nella introduzione di posti di blocco nella linea Treviglio-Milano; ed infine nell'apportare acconci rimedi alla attuale insufficienza della stazione centrale di Milano (ciò che costituisce il problema principale, alla cui soluzione è legata la efficienza degli altri provvedimenti, tutti concatenati in un unico piano organico).

Devo però mettere in guardia l'amministrazione delle ferrovie contro le funeste conseguenze a cui andrebbe incontro se coltivasse la fallace illusione che i vantaggi derivanti dalla elettrificazione della linea Milano-Treviglio-Bergamo, che entrerà in esercizio fra pochi mesi, fossero tali da consentire un rallentamento nella attuazione delle altre provvidenze.

All'opposto i vantaggi della elettrificazione sono per ora molto modesti (come ha dimostrato lo studio e la compilazione dei futuri orari che andranno in vigore col cambio di trazione) e sono già scontati in partenza per il continuo, incredibile aumento del traffico. Non v'è un minuto da perdere nella posa del secondo binario sulla Treviglio-Bergamo e del terzo binario sulla Treviglio-Limito, se non si vuol riportare il trasporto dei nostri lavoratori a condizioni inumane, indegne di un popolo civile.

Chiudo questo mio intervento, che potrebbe sembrare strano, perché composto di due parti senza sutura fra l'una e l'altra, nella prima delle quali un deputato lombardo ha finito per interessarsi dello sviluppo turistico della Sicilia, mentre nella seconda un ministro siciliano ha prestato visibile, cortese attenzione alla esposizione di problemi lombardi. Si è avuto così uno scambio di premure, in una posizione a chiasmo, dove però gli interessi locali sono balzati fuori come riflessi dallo studio sul piano nazionale degli interessi generali della madrepatria comune, della nostra bella e grande Italia. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

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

Per il trentesimo anniversario del martirio di Giacomo Matteotti.

PRESIDENTE (*Si leva in piedi, e con lui i deputati ed i membri del Governo*). Onorevoli colleghi, prima che sia tolta la seduta per consentire ai deputati di partecipare alla commemorazione di Giacomo Matteotti sul luogo

stesso del suo martirio, deve anche in quest'aula, con brevi parole, essere ricordato il nostro collega.

Sono trent'anni, vicini per la storia, la quale — procedendo per lunghissimi cicli — finisce per considerare come brevi parentesi anche notevoli periodi di anni, ma molto lontani per la memoria. Non di rado gli uomini non ricordano se non gli avvenimenti recentissimi; troppo spesso dimenticano gli avvenimenti che sono più indietro nel tempo. Se così non fosse, probabilmente l'umanità, in questo suo travagliato cammino verso forme superiori di convivenza, percorrerebbe più rapidamente e meno dolorosamente le sue tappe.

In quei giorni, vicini e lontani, uno di noi fu assassinato premeditatamente e freddamente: non in una rivolta armata, non in un moto sedizioso, ma per avere esercitato in modo coraggioso e sereno il suo mandato parlamentare.

Giacomo Matteotti non poteva dirsi un *leader* politico nell'accezione più precisa della parola. La sua configurazione, direi, spirituale ed intellettuale lo allontanava da quelle manifestazioni e da quegli atteggiamenti che spesso — anche contro la volontà — degenerano nella retorica in coloro i quali considerano i problemi sotto la grande luce della filosofia politica. Era un uomo radicato alle cose; era un uomo il quale sapeva che il primo dovere di un politico è quello di desumere indirizzi ed azione dalle esigenze vive, concrete della nazione che egli rappresenta.

Matteotti era uno studioso di economia e di finanza, un esperto di organizzazione amministrativa, un uomo colto e coscienzioso che aveva portato la sua attenzione su tutti i problemi, prima, della sua terra e, poi, dell'intero territorio nazionale, in un momento che noi, i quali non abbiamo più la ventura di essere giovani, ricordiamo come uno dei più agitati e tremendi del nostro paese. Perciò, egli, anche nella sua oratoria, era scarno e concreto. non conosceva i voli emotivi di oratori più poderosi e più reputati di lui, ma soleva inchiodare l'attenzione dell'Assemblea e la stessa attenzione del governo per la concretezza delle sue argomentazioni e per la ferma aderenza dei suoi discorsi alla realtà delle cose.

Giacomo Matteotti era poi un grande combattente ed un combattente di grande fede; e gli uomini che allora sentivano di non poter reggersi al governo se non esercitando la forza, l'oppressione e la violenza, avevano soprattutto paura di quella grande fede che Mat-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

teotti serbava, intatta, attraverso ogni sacrificio ad ogni minaccia, nell'immenso valore morale prima che politico della libertà.

Egli nel Polesine ed alla Camera aveva portato il senso del tormento che si approfondiva nel paese per il progressivo irrigidirsi del fascismo in una vera e propria dittatura di classe e di partito; e il suo più grande discorso, quello che fece traboccare la bilancia dinanzi agli intolleranti e agli insofferenti che chiesero o ebbero l'incarico di sopprimerlo, fu proprio il discorso del 30 maggio 1924, in cui Matteotti documentò con freddezza e oggettiva precisione la tremenda beffa di quelle elezioni del 1924 che di democrazia e di libertà non avevano avuto altro che l'apparenza puramente formale.

Fu in quel discorso che egli pose, in fondo, il governo fascista dinanzi alle sue responsabilità, e parve segnare con ciò la propria condanna, perché egli in quel momento interpretava veramente il popolo italiano, il quale, se per il terrore e l'oppressione non mostrava segni di ribellione o di insofferenza, sentiva però nell'intimo della sua coscienza che qualcosa moriva nella sua storia di popolo libero dopo il Risorgimento.

Ma la morte di Giacomo Matteotti non fu vana, anche a vederla a distanza di tempo, perché pesò sul regime che se ne fece l'organizzatore e l'esecutore; pesò tanto che lo costrinse ad una specie di crisi di coscienza fino alla confessione di quella disumana e assurda filosofia che voleva giustificare la violenza chiamandola anch'essa forza, e forza morale, in quanto era diretta ad orientare la volontà dei cittadini. E fu, a confessarla assurdamente, un uomo di intelletto, di ingegno e di cultura, il quale tentò di creare una nuova filosofia su di un esecrabile esperimento di oppressione e di coartazione che non si peritava di arrivare fino all'omicidio.

La morte di Giacomo Matteotti pesò sul fascismo, perché, dopo di essa, si creò nel paese e nel Parlamento la rivolta morale che si espresse nell'atto politico dell'Aventino; del quale la storia probabilmente dirà che l'opera non fu infeconda, anche se coloro i quali in quel momento avrebbero dovuto sentirne la voce di protesta e di rivolta non l'accosero, ed il corso delle cose perciò, invece che portare alla interruzione di quella già pesante esperienza di dittatura, condusse al discorso del 3 gennaio, che la dittatura rinsaldò nella sua forma più rigorosa e più spietata, ed ormai più confessata.

Anche in questo senso la morte di Giacomo Matteotti rappresentò tragicamente il

significato e la conclusione di una prima fase politica che a molti italiani ottimisti era sembrata come una specie di inizio calcolato ed obbligato del nuovo regime per arrivare, a mano a mano, verso forme di tolleranza e di costituzionalità.

La sua morte, con la rivolta morale e politica che ne seguì, costrinse il fascismo a svelare il suo vero volto. E il vero volto fu quello del 3 gennaio, cioè della soppressione totale di ogni libertà individuale e di organizzazione, di pensiero e di azione.

Noi ricordiamo ora Giacomo Matteotti appunto in una duplice figura: come deputato il quale coraggiosamente, quando il coraggio era veramente coraggio e non era soltanto ostentazione di ardimento a buon mercato, quando cioè chi parlava in quel modo sapeva di rischiare, e di rischiare molto, fu fedele alla sua consegna e al suo mandato e disse con piena chiarezza e con forza di convinzione la più obiettiva e spietata diagnosi che mai fosse stata fatta del regime che governava: come uomo di libertà, il quale sentiva che la libertà è congiunta e condizionata alle possibilità di ascesa delle classi lavoratrici.

Si è detto — e credo che risponda ad una verità storica — che le sue ultime parole, ai sicari che lo aggredivano selvaggiamente, furono una affermazione che, lungi dall'essere retorica, conteneva una grande verità per un uomo libero che crede negli alti valori dello spirito: « Voi ucciderete me, ma non ucciderete l'idea che io rappresento ».

Ed è questa sua grande fede che io voglio ricordare in questo momento: fede nei destini del popolo italiano, cioè nell'ascesa che questo nostro popolo ha perseguito attraverso dure esperienze, e continuerà oggi e domani col suo fecondo lavoro, verso una forma superiore di convivenza che trovi gli italiani più uniti in un'atmosfera di più consapevole senso di libertà, di più consapevole responsabilità e di maggiore giustizia nel grande solco della nostra tradizione e della nostra storia. (*Vivissima, generali applausi*).

SCELBA, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCELBA, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Il Governo, nell'associarsi alla manifestazione del Parlamento in occasione del trentennio della morte di Giacomo Matteotti, desidera sottolineare in special modo e ricordare a tutti gli italiani che egli cadde trent'anni or sono vittima di una incipiente dittatura di partito, per avere difeso le libertà civili e politiche allora in pericolo.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 10 GIUGNO 1954

Per questo Giacomo Matteotti è entrato nella storia, per questo noi oggi celebriamo il sacrificio della sua nobile esistenza.

E miglior omaggio che gli uomini veramente liberi possono rendere a lui, e a quanti come lui si sacrificarono per la libertà di cui tutti siamo beneficiari, è il riaffermare solennemente l'impegno di lottare con tutte le forze perché la dittatura, di qualsiasi colore, non abbia mai più a rivivere col suo tragico corteo di morti e di violenze, con i suoi immancabili nefasti.

Si tratta di un dovere sacro verso i morti, di un dovere inderogabile verso noi stessi ed i nostri figli, e per le fortune della patria. (*Vivi applausi al centro*).

La seduta termina alle 18.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI