

CXL.

## SEDUTA NOTTURNA DI LUNEDÌ 14 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI****INDICE**

	PAG.
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1954-55 (641); Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1954-55. (816) . . .	9157
PRESIDENTE . . . . .	9157
GRAZIADEI . . . . .	9157
PETRUCCI . . . . .	9171
BERTI . . . . .	9178
GIANQUINTO . . . . .	9181
<b>Interrogazioni</b> ( <i>Annunzio</i> ):	
PRESIDENTE . . . . .	9187, 9192
DIAZ LAURA . . . . .	9192
<b>ERRATA CORRIGE ALLA SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1954</b> . . . . .	9194

**La seduta comincia alle 21.**

LACONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta notturna del 10 giugno 1954.

(È approvato).

**Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile.**

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

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

GRAZIADEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nei giorni scorsi, intervenendo sul bilancio della marina mercantile, per lo scarso interesse che quel bilancio suscitava, un collega disse che quello era la cenerentola dei bilanci. Purtroppo, potremmo dire lo stesso, quest'anno, del bilancio dei trasporti. Io penso che ciò dipende principalmente dalla insufficienza strutturale del bilancio, che riecheggia gli errori del passato, che si presenta piatto, scialbo, senza fermenti di vita, senza un'ampia visione dell'imponenza dei problemi del traffico.

E credo vi sia anche un altro motivo: credo che ciò dipenda dalla convinzione che ogni critica, anche la più costruttiva, anche quella ritenuta giusta, anche quella apertamente accettata, diventa inutile di fronte alla muraglia del diniego a modificare, a correggere, a cambiare l'impostazione e la direzione della politica governativa.

Eppure, la discussione su questo bilancio avrebbe dovuto avere miglior sorte. L'onorevole Colitto, dai banchi di un settore governativo, nel corso di un suo intervento, ci ha offerto dati molto importanti che vanno meditati.

Si pensi che, da un calcolo approssimativo, i cittadini italiani hanno speso nel 1952 1.300 miliardi per i trasporti, il che significa circa il 13 per cento del reddito nazionale. Ed è questa una prova del grado di incidenza che tale settore ha nei riguardi della nostra economia.

Limitero il mio intervento ad alcuni aspetti particolari del bilancio, ed in modo particolare all'amministrazione dell'azienda ferroviaria. Trattasi di un'azienda i cui titolari vivono di credito, di un credito concesso loro da questa Assemblea; una cambiale matura

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

e un'altra viene rilasciata ed entrambe sono soggette ad esame, al coronamento del quale consegue la concessione della fiducia o meno che ci si chiede. L'onorevole ministro dei trasporti è il titolare di questa azienda, il quale la dirige e si ispira appunto ai particolari principi del Governo del quale fa parte; ed è a questo ministro, e a questo Governo, che questo settore della Camera nega la fiducia per le ragioni che il presente intervento intende illustrare.

Vorrei dire che una delle caratteristiche del bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato pare sia la scarsa rispondenza fra preventivo e consuntivo.

Anno per anno, dal 1946 ad oggi, noi vediamo che le risultanze di esercizio che ci è stato possibile conoscere sono di gran lunga diverse da quelle previste, come risulta dalle cifre che ha ricordato poc'anzi l'onorevole Bensi. Non si può attribuire ad avvenimenti o a circostanze impreviste ed imprevedibili tale fenomeno, che minaccia ormai di diventare abituale. Ciò avviene perché i bilanci preparati dagli organi tecnici dell'amministrazione ferroviaria, tenendo conto delle esigenze dell'azienda, vengono spesso modificati dal Ministero del bilancio per adeguarli ad esigenze che non hanno alcun nesso con l'azienda ferroviaria. Questo si è ripetuto lo scorso anno per le previsioni riguardanti i prodotti del traffico, ed analogo fenomeno pare si sia verificato quest'anno. Il preventivo per i prodotti del traffico ascende a 221 miliardi e 300 milioni, con un incremento di 28 miliardi e 300 milioni, che era a sua volta sensibilmente più elevato rispetto al 1952-53. Secondo l'onorevole relatore, la maggiore entrata prevista in bilancio sarebbe la conseguenza degli aumenti delle tariffe. A questa constatazione si è arrivati partendo dalla premessa che la previsione di 193 miliardi per l'esercizio in corso appariva assai sicuramente realizzabile, perché i prodotti in complesso realizzati nei primi tre mesi dell'esercizio 1953-54 erano sulla linea delle previsioni mensili. Se si tiene conto, però, che il bilancio 1953-54 venne approvato nell'ottobre del 1953, non si può escludere che le previsioni mensili per trimestre siano state fissate dopo aver conosciuto i dati provvisori dei prodotti del traffico.

Mi pare, dunque, che non si possa basare nessun ragionamento sul raffronto fra previsioni e prodotti effettivi del primo trimestre, e che quindi il ragionamento dell'onorevole relatore, per arrivare a giustificare la maggiore entrata in 28 miliardi e 300 milioni, non sia

tale da offrire fondatezza di giudizio. Se si esamina l'aumento delle tariffe, abbiamo una cifra di 83 miliardi e 500 milioni (previsione 84 miliardi e 420 milioni). Che cosa bisogna dedurre da queste cifre? Che, pur essendosi verificato un notevole incremento dei rapporti del traffico rispetto all'esercizio precedente, non si è raggiunta la previsione che era stata fatta.

Lo scorso anno avevo detto che non sarebbe stato possibile coprire la previsione con i prodotti del traffico senza aumentare le tariffe. Purtroppo ero facile profeta. Prima dell'aumento i prodotti del traffico erano inferiori del 5 per cento alle previsioni; finora l'aumento ha dato meno di quanto ci si aspettava. Lo stesso dicasi della misura dell'incremento dei prodotti. Per i primi cinque mesi, fino a novembre, cioè prima dell'aumento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, era del 9,3 per cento; lo stesso incremento, per i quattro mesi successivi, è sceso all'8,9 per cento. Non vogliamo attribuire a queste cifre un valore assoluto perché sappiamo da quali elementi possono dipendere; tuttavia le cifre sono quelle che ho indicato e queste non possono ignorarsi.

E segnaliamo una considerazione di valore innegabile: l'aumento delle tariffe ha dato finora meno di quanto ci si riprometteva. Conseguenza questa del periodo di assestamento che segue sempre all'aumento delle tariffe? Può darsi. Un giudizio preciso non è possibile, perché risentirebbe della fretta nella formulazione.

Da quanto ho detto scaturisce però con chiara evidenza la dimostrazione che la previsione dei prodotti del traffico per il 1952-53 era troppo elevata. Per il prossimo esercizio abbiamo una previsione ancora una volta eccessiva. La prova ce la dà lo stesso relatore quando afferma che ai 193 miliardi di questo esercizio si aggiunge una maggiorazione di circa il 25 per cento per i viaggiatori ed i bagagli e di circa il 10 per cento per le merci. Ma sappiamo che non tutte le tariffe viaggiatori sono state aumentate del 25 per cento (e questo è il caso degli abbonamenti degli operai), e che non tutte le tariffe merci sono state aumentate del 10 per cento perché per alcune merci l'aumento è stato del 5 per cento.

È chiaro che la maggiore entrata di 28 miliardi e 300 milioni così calcolata non ha riscontro nella realtà prevedibile, a meno che non si vogliano demolire tutte le considerazioni fatte dal relatore. Ci troviamo di fronte ad un eccessivo gonfiamento delle entrate che, unite ad una non adeguata rivalutazione delle

spese, risponde allo scopo di presentare una diminuzione del *deficit* che non ha riscontro nella realtà e che non potrà avere alcun riscontro nei risultati effettivi della gestione. Ancora una volta avremo un bilancio consuntivo molto diverso dal preventivo; ancora una volta avremo un disavanzo assai più elevato di quello previsto, con quale vantaggio e per chi noi non sappiamo. Perché è evidente che, mentre le entrate non potranno coprire il previsto, le spese non si potranno contenere nei limiti fissati se si vuole far fronte alle esigenze di una grande azienda come quella ferroviaria, che tanta importanza riveste nell'economia del nostro paese. Se si esamina la ripartizione della maggiore spesa di 15 miliardi e 898 milioni, si riscontra come essa sia limitata a causa di forza maggiore e come non tutte le spese siano state previste.

Nel particolare esame della ripartizione delle maggiori spese è facile riscontrare che esse sono state limitate per cause di forza maggiore, mentre altre voci mancano del tutto. Nulla, assolutamente nulla che faccia sentire più agile, più economico e più comodo il traffico. Si dimenticano i fini non solo economici e commerciali dell'azienda ferroviaria, ma anche e soprattutto la funzione dinamica operante a tale azienda assegnata. Sono sicuro che tali spese, così come sono indicate, sono inferiori ai risultati dell'esercizio in corso e tali comunque da non consentire all'azienda ferroviaria di fronteggiare tutte le esigenze prevedibili che possono verificarsi nel corso dell'esercizio.

La maggiorazione di spese è giustificata — salvo piccole cifre — dall'aumentato costo (già intervenuto) dei materiali, dall'aumento generale richiesto dalle ditte appaltatrici.

La scarsa rispondenza del bilancio alla realtà quale si presenterà nel prossimo esercizio emerge anche dall'aumento delle spese indicate nel bilancio in esame.

Ma, prima di trattare di questa questione, desidero esaminare due aspetti di fondo del problema di trasporti. Ho già parlato dell'elevato grado di incidenza dei trasporti nel quadro dell'economia nazionale. Ciò è dovuto in gran parte ai progressi tecnici, che rappresentano un indubbio elemento positivo. Rivestono particolare importanza i dati relativi ai principali mezzi di trasporto, cioè quelli su rotaia e quelli su strada. Da calcoli approssimativi le spese per trasporti su rotaia ammontano a 400 miliardi, quelle su strada a 700 miliardi, secondo le cifre denunciate dal collega Colitto. L'incremento maggiore lo hanno avuto senza dubbio i trasporti privati, soprattutto

per la grande diffusione di motoleggere e biciclette a motore.

Se esaminiamo gli interessanti dati della relazione dell'onorevole Angelini al precedente bilancio, riscontriamo che l'aumento di 2.171.000 autoveicoli che hanno pagato la tassa di circolazione del 1953 rispetto a quelli del 1938 è dovuto, per oltre il 75 per cento, all'incremento dei mezzi di trasporto leggeri. Senza dubbio un nuovo notevole incremento si potrebbe avere con la costruzione di una auto utilitaria a prezzo molto basso, ma nell'industria automobilistica avviene quanto si verifica nella costruzione degli alloggi: si offrono soltanto vetture di lusso o, al più, di medio prezzo, ma non si vogliono costruire vetture di tipo popolare che darebbero tanto sollievo quanto ne darebbero gli alloggi a costi e fitti minimi.

È chiaro, però, che l'incremento dei mezzi di trasporto apre problemi nuovi per i gestori dei pubblici servizi di trasporto, i quali non possono venire ignorati da chi si occupa di questa fondamentale branca di attività nazionale che impiega per la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e la custodia milioni di lavoratori, e che ha rilevante importanza nell'economia della nazione.

Tutti, dunque, siamo interessati al continuo sviluppo e perfezionamento dei mezzi di trasporto, e siamo soprattutto interessati a che tale sviluppo risponda alle più vitali esigenze del pubblico interesse.

Ciò è possibile ottenere attraverso un serio coordinamento dei trasporti e un perfezionamento della legislatura vigente, che tale coordinamento aiuti e completi. Questo coordinamento si rende tanto più necessario in considerazione dell'eterogeneità dei gestori di aziende di trasporto. Accanto alla grande azienda di Stato e ai concessionari privati di linea dello Stato troviamo la grandissima azienda a carattere monopolistico; e, per una gamma molto varia, arriviamo alle piccole aziende a carattere familiare, fino al proprietario ed autista di un modesto mezzo di trasporto.

Da ciò consegue una diversità enorme di condizioni di lavoro e di situazioni, che non può essere lasciata a se stessa se non si vuole finire con il pagare il servizio ad un prezzo assai elevato. Sarebbe stato utile, in qualche situazione, l'intervento del legislatore, perché attraverso l'armonia della norma regolatrice avesse precisato i confini e i compiti dei vari enti coordinandone le attività. Invece del legislatore, con sollecitudine inusitata, arriva il Governo, nella persona del titolare del Mi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

nistero dei trasporti, e interviene non per sollevare, ma per aggravare la posizione dell'utente e del pubblico in generale.

A mio avviso, l'esempio più clamoroso e grave di questo che ho affermato si ravvisa nell'accordo stipulato nel settembre scorso fra l'amministrazione delle ferrovie e l'associazione nazionale concessionari di autolinee per viaggiatori.

Desidero aggiungere qualcosa a quello che così egregiamente ha esposto questa sera l'onorevole Bensi. Lo scorso anno richiamai l'attenzione della Camera sulla qualificazione di quell'accordo, definito dal ministro un « sano esempio di coordinamento ». Anche quest'anno il relatore vi si sofferma e lo definisce « la prima concreta manifestazione di spontanea collaborazione fra strada e rotaia, che tende a risolvere il complesso problema del coordinamento dei due mezzi di trasporto ».

I due giudizi coincidono fino all'identità. Quali sono le basi di questo accordo? Sono essenzialmente tre: revisione del parallelismo di percorso fra le linee ferroviarie e le autolinee; rinuncia delle ferrovie a gestire autolinee in sostituzione o ad integrazione di linee ferroviarie, ed obbligo di affidarle ad esercenti privati; graduale adeguamento delle tariffe delle autolinee a quelle della terza classe delle ferrovie dello Stato.

Quali saranno le conseguenze? Alcune comunicazioni verranno soppresse; si intensificherà l'attacco degli autotrasportatori e di chi li difende contro i « rami secchi » ferroviari per provocarne la smobilitazione e avere in concessione le autolinee sostitutive.

Qui siamo ancora sul terreno delle previsioni. Ma guardiamo quali sono state le prime conseguenze dell'accordo già verificatosi in alcune regioni. Le tariffe di alcune autolinee sono state aumentate; le tariffe locali sono state gradualmente diminuite, e gradualmente verranno soppresse. Ed il pubblico, quel pubblico al servizio del quale dovrebbero operare le ferrovie e gli autotrasporti? Il pubblico paga, paga di più e niente altro.

Il relatore si sofferma a lungo sui vantaggi che dall'applicazione dell'accordo deriveranno alle autolinee e alle ferrovie dello Stato. Non ha niente da dire al riguardo del pubblico, e lo comprendiamo perché sarebbe stato veramente nell'imbarazzo se avesse dovuto parlarne.

E, allora, che cosa rimane della funzione sociale dei trasporti se non una frase vuota, priva di senso? Noi possiamo essere d'accordo che non devono preoccuparsi degli

interessi del pubblico gli autotrasportatori; ma l'azienda ferroviaria, il Ministero dei trasporti, come possono ignorarli questi interessi? Come possono parlare di un primo e sano esempio di coordinamento quando le conseguenze di esso si ritorcono a tutto danno del pubblico? Non può considerarsi quindi questo accordo, neppure con la migliore buona volontà, un esempio da incoraggiare per giungere ad un coordinamento dei trasporti. Il fatto stesso che tale imperativa esigenza si ponga ogni anno è la più evidente prova che nulla si è fatto in questa direzione: è la politica di immobilismo che si perpetua nel tempo, rotta soltanto da episodi come l'accordo del 15 settembre, studiato e portato a compimento alle spalle del pubblico e degli utenti. Non è questo tipo di coordinamento che si attende e che il ritmo dei traffici impone. Questo è soltanto un ottimo affare per i grandi monopolisti dei trasporti, condotto a termine per completare il loro banchetto, lasciando le briciole dell'aumento delle tariffe locali alle ferrovie dello Stato: e il conto lo pagano sempre il pubblico e gli utenti.

Eppure avevate la possibilità di forgiare uno strumento adatto a realizzare un coordinamento sano dei trasporti, quello strumento del quale a scadenza fissa si continua a discettare. Almeno nelle linee generali sembrava che si fosse tutti d'accordo: il Consiglio superiore dei trasporti. Dimostrai lo scorso anno come e da chi fu affossato quel progetto. A distanza di otto mesi nulla si tenta per riesumarlo e rimetterlo in cantiere. Non ci resta quindi che dare appuntamento al Governo per l'anno prossimo, e poi ancora per l'anno che verrà dopo, e poi ancora per gli anni futuri, sollevati solo da una ferma speranza: che uomini nuovi e governi nuovi, ed al più presto, sappiano dar vita al tanto atteso ed invocato Consiglio superiore dei trasporti.

Per gli appalti l'aumento della spesa è di gran lunga più elevato per il servizio movimento che per gli altri servizi. Gli appalti concessi per questo settore sono in maggioranza appalti di mano d'opera, e i lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici vengono adibiti in gran parte a servizi squisitamente ferroviari, come quello di manovratori, frenatori, trasbordatori sui treni, guardiamerci. Di questi servizi appaltati la Camera ebbe ad occuparsi lo scorso anno, ed approvò l'ordine del giorno presentato dal collega Audisio che impegnava l'amministrazione ad eliminare gradualmente tali ditte e a non appaltare altri servizi di questo genere. Ecco

un'altra prova di mancato rispetto ad un voto del Parlamento, perché ad un anno di distanza noi dobbiamo rilevare che non si è fatto niente per eliminare gli appalti, non solo, ma si continua ad appaltare nuovi servizi di quelli indicati e si prevede per l'esercizio prossimo un aumento di 1 miliardo e 500 milioni delle spese di appalto. Potevano l'amministrazione ed il Ministero fare qualcosa per rendere operante il voto del Parlamento? A nostro avviso lo potevano. Prima di ogni altra cosa non dovevano concedere nuovi appalti. Nello stesso tempo si doveva preparare un provvedimento legislativo che, tenuto conto delle deficienze del personale esistente in alcune categorie e del grado di specializzazione raggiunto dai dipendenti delle ditte appaltatrici, prevedesse l'assorbimento di tali lavoratori selezionati attraverso molte commissioni di lavoro.

Né si dica che ciò non è nella facoltà dell'onorevole ministro. È vero: l'articolo 97 della Carta costituzionale al terzo comma prescrive: « Agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni si accede mediante concorso, salvo i casi stabiliti dalla legge ». Ed è anche vero che non vi è ancora una legge in proposito. Ma nell'ambito ferroviario abbiamo il regolamento del personale, che all'articolo 25 prevede la facoltà concessa al ministro di assumere direttamente il personale. A tale articolo del regolamento si è fatto ricorso in numerosi casi, nel 1940, nel 1945, nel 1946, e anche dopo l'emanazione della Carta costituzionale: precisamente nel 1952, quando, con un provvedimento del ministro, vennero assorbiti 170 dipendenti della Provvida nell'amministrazione ferroviaria, nonostante che si trattasse di dipendenti che nulla avevano a che fare con l'azienda ferroviaria.

Vi è in quanto proponiamo qualcosa che contrasti con l'interesse dell'azienda ferroviaria? No. A nostro giudizio, vi è, anzi, il modo concreto di salvaguardare gli interessi dell'azienda, alla quale verrebbe garantita la continuità di una prestazione di mano d'opera ormai specializzata eliminando gli intermediari appaltatori che non obbediscono, e non possono obbedire, all'interesse della pubblica azienda e del pubblico servizio, ma soltanto ai propri interessi di imprenditori. Quella da noi proposta è anche la sola strada per pervenire alla eliminazione degli appalti. Nessuno penserà, ci auguriamo, di buttare sulla strada questi lavoratori dopo anni di lavoro prestato alle dipendenze, sia pure indirette, dell'amministrazione dello Stato: essi vivono nell'ambiente ferroviario, hanno profuso le loro capa-

cità ed energie sotto il duplice controllo delle ditte appaltatrici e dell'amministrazione ferroviaria, hanno acquisito il diritto di far parte definitivamente della famiglia ferroviaria ed hanno dato fino ad oggi ininterrottamente la più ampia garanzia per le loro prestazioni. Ora, una stessa garanzia per il loro avvenire dia l'amministrazione ferroviaria.

Desidero ora ricordare all'onorevole ministro la sorte della legge sull'ammodernamento del 2 agosto 1952, legge che ha sollevato non pochi problemi d'interpretazione, buona scusa questa per allontanarne l'attuazione. Non pare che in due esercizi vi siano state più di due riunioni della commissione, una per ogni anno, per cui, quando essa avrà finito i suoi lavori, bisognerà dar mano all'ammodernamento dell'ammodernato, già vecchio e superato dai nuovi accorgimenti tecnici.

Esempio tipico di vera e propria accidia in tale settore, se non peggio, è il caso delle due ferrovie campane, su cui richiamai l'attenzione del ministro e della Camera lo scorso anno. In sede di Commissione non mancai di pregare il relatore di portare il suo esame sulla ricostruzione della ferrovia alifana, nel tratto a vapore che va da Capua a Piedimonte d'Alife. Devo ringraziare l'onorevole relatore di aver dedicato un capitolo della sua relazione a questo problema: lo ringrazio anche perché, ponendo a raffronto il risultato delle sue indagini e gli impegni che aveva assunto il Governo lo scorso anno, nolente l'onorevole ministro, il contrasto è di una evidenza che non può non suscitare sdegno e protesta nelle popolazioni interessate e anche in questa Camera.

Non mi attarderò sui precedenti, che illustrai lo scorso anno in sede di discussione del bilancio; ricordo solo che, al sospetto manifestato dall'onorevole Jervolino in una seduta di questa Camera del 26 ottobre 1951 circa la possibilità dell'esistenza di forze estranee che in qualche modo tentassero di ostacolare la ricostruzione di quel tronco ferroviario, posi all'onorevole ministro un dilemma al quale non ci si poteva sottrarre: o queste forze si conoscevano e si lasciavano operare contro la ricostruzione, e ciò significava complicità con queste forze; o non si aveva la capacità di enuclearle, affrontarle e batterle, pur avendo nelle mani tutti gli organi di indagine e di controllo (ed allora si lasciasse ad altri più idonei, più capaci e più volenterosi il timone ministeriale). Presentai nel contempo un ordine del giorno con il quale chiesi l'impegno da parte del Governo di provvedere alla immediata ricostruzione della

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

ferrovia, per la quale erano già stanziati le somme occorrenti, senza attendere la soluzione delle annose controversie con la società concessionaria. Il ministro dichiarò di non accettare l'ordine del giorno. Ne seguì una votazione molto contrastata sulla quale il Governo restò clamorosamente battuto, e l'impegno preciso e categorico di por mano ai lavori immediatamente, senza attendere la definizione dei rapporti, gravò sul Governo senza possibilità di sfuggita. Sono passati, onorevole ministro, otto mesi da quella seduta del 27 ottobre in cui quell'ordine del giorno fu votato, e l'onorevole relatore, alla richiesta di fare il punto su tale questione, non può dir altro se non che si attende ancora la definizione dei rapporti tra la società concessionaria e lo Stato per dare inizio ai lavori di ricostruzione.

Spesso questa Camera ha fatto sentire la propria voce per richiamare il Governo al dovere di tener fede agli impegni che gli fanno carico a seguito della volontà espressa dall'Assemblea. Si trattava, per lo più, di impegni di carattere generico, orientativo. Qui oggi, invece, ci troviamo di fronte ad un impegno preciso, di carattere precettivo, che non consente equivoci e remore, ed il sottrarsi significa dispregio per la volontà dell'Assemblea, significa violazione aperta e brutale degli obblighi che fanno carico al titolare del dicastero.

Io le rassegnò, onorevole ministro, la protesta delle popolazioni interessate, gabbellate da moltissimi anni e che si vedono ancora oggi private della ferrovia, della loro ferrovia, per volontà del Governo, per volontà studiata e premeditata di questo Governo.

E non meno deprecabile è l'assolutoria reiteratamente largita al monopolista dei trasporti sanniti Perrotta. Una società a tipo familiare in cui l'alea non esiste: si guadagna sempre, siano i bilanci chiusi all'attivo, siano chiusi al passivo. Per tale società, vi fu una precisa richiesta della Camera, che si pronunziò per una severa indagine su questa ferrovia in concessione. Pare che qualcuno sia andato sul posto e che malgrado il preavviso non tutto sia stato trovato in ordine. Come sempre, nell'espletamento della inchiesta vennero ignorati i dipendenti, le autorità e il pubblico: tutto cucinato in casa e non soltanto in senso astratto. Denunziammo la mancanza del tachimetro alle automotrici: prendiamo atto che, finalmente, le automotrici sono fornite di tali strumenti e questo ella lo sa, onorevole ministro;

quello che non sa è che si tratta di tachimetri « fasulli », cioè che non funzionano.

Denunziammo che nel secolo in cui si celebra il centenario di Meucci vi è ancora una ferrovia senza telefono, che non ha la possibilità di comunicare a distanza con le altre stazioni, con i cantieri, con il personale tutto. Prendiamo atto, io e lei, onorevole ministro, e ne prendano atto tutti i colleghi, che il problema che ci aveva tanto preoccupati, dopo la severa inchiesta disposta ed effettuata, è stato egregiamente risolto. Ora il collegamento lungo i 49 chilometri di linea è perfetto; gli ordini di servizio, la necessità dell'effettuazione di treni straordinari vengono trasmessi ai cantonieri, al personale di linea, ai capi stazione. Vengono trasmessi, onorevole ministro (lo tenga presente per ammodernare i servizi antiquati), con le staffette, cioè a mezzo di corrieri, in auto, in motocicletta, in bicicletta, a piedi — sì, anche a piedi — per portare i dispacci dall'uno all'altro capo della linea.

Accennai lo scorso anno al deficiente materiale rotabile di questa intoccabile società. Ebbene, c'è voluto il controllo del Ministero per constatare che ben sette assi di vetture circolanti liberamente sulla linea erano incrinati. Gli incidenti continuano in serie, ponendo a repentaglio l'incolumità dei viaggiatori. Il 20 febbraio vi fu un deragliamento e il 5 marzo successivo, in piena linea, il treno non poté procedere oltre per un guasto al motore. Ed è in questo caso che la società ha raggiunto il massimo esempio dell'economia di esercizio; esempio che desidero indicare all'onorevole ministro perché tenga presente il metodo da applicare all'occasione. In questo incidente il convoglio si fermò due volte e, in mancanza di raccordo telefonico e poiché si ritenne troppo oneroso l'invio di un'automotrice di soccorso, la società Perrotta escogitò un metodo veramente inusitato e brillante; istituì in quell'occasione il metodo della compensazione: quando i motori funzionano l'automotrice trasporta i viaggiatori; quando, come quel giorno, i motori non funzionano, i viaggiatori spingono l'automotrice! Ed ecco come il 5 marzo i viaggiatori della Cancellone-Benevento dovettero spingere a spalle l'automotrice fino alla prossima stazione!

E sa l'onorevole ministro qual è il costo del trasporto per i disgraziati utenti di questa linea? Fra tante discriminazioni alle quali ci hanno abituati questo Governo e quelli che lo hanno preceduto dal 1947 in poi, non avevamo annoverato mai quella che corre

fra i viaggiatori della Cancellò-Benevento e gli altri più fortunati del resto del nostro paese. Infatti, per i 71 chilometri di linea, quanti se ne contano da Napoli a Benevento, mentre su ogni linea del nostro paese l'abbonamento di terza classe costa 4.660 lire, appena si entra nel feudo di Perrotta ogni norma viene sovvertita e l'abbonamento alla terza classe per i disgraziati sudditi di quel territorio si eleva a 7.220 lire, col carico esatto del 55 per cento in più di quanto si paga in ogni altra provincia della nostra Repubblica! Si escogita cioè l'obbligo del doppio abbonamento sui due tratti di linea, sottoponendo l'utente, che come cittadino contribuisce già a pagare le cospicue integrazioni annue a questa società, al pagamento di due minimi che, sommati, danno la cifra cui ho accennato.

Una ferrovia dove non esiste pianta organica del personale: l'onorevole ministro lo sa perché fin dal novembre 1947 il Ministero intervenne con sua nota n. 21486; lo sa perché il Ministero fu costretto nel 1951 ad intervenire presso il Perrotta con una diffida a firma del direttore del compartimento di Napoli ingegner Costa; lo sa perché, di fronte alla indifferenza della società, vera e propria sfida nei confronti dei dipendenti e del ministro, le organizzazioni sindacali — quella unitaria, la C. G. I. L., e quella « liberina », la C. I. S. L. — interessarono unicamente lei, onorevole ministro, perché venissero rispettate leggi e regolamenti. Ed ella, con la condiscendenza e generosità a senso unico che la distinguono, ha reagito vigorosamente. Ha reagito inviando... una lettera al Perrotta, al quale ha concesso un altro largo margine di tempo che, per altro, è già stato superato senza che i quadri organici di questo pupillo ministeriale siano stati proposti.

Può continuare tutto questo, onorevole ministro? Le proteste si levano da ogni parte ed è lecito domandarsi su che cosa è fondata l'onnipotenza non di una società, ma di un uomo e di una famiglia (poiché tutta la società è composta dal Perrotta e dai suoi congiunti, che col capostipite dividono la buona sorte e i lauti e sicuri guadagni).

Il consiglio provinciale di Avellino all'unanimità, cioè senza distinzione di correnti politiche, ha chiesto che questa ferrovia passi alla gestione governativa; parimenti comuni, enti, organizzazioni, autorità continuano a far pesare il loro voto perché si metta fine a questa scandalosa gestione. Ora, il Governo che l'onorevole ministro rappresenta non può e non deve restare sordo a queste proteste,

a questi voti, che non si affievoliranno mai, ma saranno sempre più alti fino a quando non saranno accolti, e la gestione governativa non verrà a sanare questa non più procrastinabile situazione. A questa generosa distribuzione di contributi governativi ad alcune ferrovie concesse all'industria privata, a questa politica di « regali » a società che si preoccupano solo dei loro guadagni, fa riscontro la più rigida e stretta politica di contenimento delle spese per le ferrovie dello Stato. Si guardi il bilancio per convincersene e per avere la conferma che il bilancio che viene presentato all'approvazione del Parlamento non risponde alla realtà e non può quindi essere approvato. La scarsa rispondenza del bilancio alle esigenze emerge da un esame delle spese per il personale. Nel bilancio è prevista per il personale, come faceva notare questa sera l'onorevole Bensi, la stessa spesa indicata nel bilancio dell'esercizio in corso. Eppure sono state aumentate alcune competenze e altri aumenti sono in discussione. E allora la cifra esposta si spiega solo in un modo: con la speranza di vedere approvata la legge-delega in virtù della quale si dovrebbe togliere quanto si è dovuto concedere a seguito della lotta unitaria e massiccia dei ferrovieri.

Onorevole ministro, posso affermare che, se questa è la speranza, sarà bene non farvi affidamento alcuno. Tutti gli statali, e specialmente i ferrovieri, conoscono a perfezione che cosa sia la legge-delega. Dico di più: ne conoscono le sfumature, le insidie, le finalità. E io penso che la formulazione di quella legge richiamerà anche i più pavidi e i meno coraggiosi a stringere i vincoli di solidarietà con gli altri colleghi. Voi non riuscirete a distruggere le conquiste definitivamente acquisite dai lavoratori.

Si sa che sono in atto concorsi per l'assunzione di 7.145 (300 conduttori, 1.000 cantonieri, 2.000 operai, 2.800 manovali, 45 allievi ispettori, 1.000 allievi aiuto-macchinisti). Questi concorsi ormai dovrebbero volgere al loro termine e l'assunzione dei vincitori dovrebbe avvenire nei primi mesi del prossimo esercizio. Ripeto che nel bilancio non è prevista alcuna maggiorazione di spesa per il personale dipendente dal servizio lavori; è prevista addirittura una diminuzione di 100 milioni, malgrado la prossima assunzione di 1.000 agenti. Nello stesso bilancio vediamo che per l'Ispettorato della motorizzazione civile sono indicati 50 milioni di maggiori spese in relazione alla situazione del personale.

Come può essere considerato uno strumento operativo un bilancio che cade in così palesi contraddizioni? Come si può presentare

in discussione e chiedere che sia approvato un bilancio che alla vigilia di notevoli assunzioni non prevede i maggiori oneri che da esse deriveranno? Più grave apparirebbe la questione se ci si dovesse rispondere che le nuove assunzioni saranno compensate da un uguale numero di collocati in quiescenza. Oltre 7 mila nuovi pensionati nel corso di un anno sono un numero molto più elevato rispetto alle vacanze annuali, che sono di circa 5 mila unità.

Né, d'altra parte, si può parlare di ulteriore diminuzione di personale quando vi sono deficienze così forti. L'onorevole relatore fornisce alcuni dati sulla consistenza del personale negli ultimi tre anni dai quali si riscontra come sia ancora continuata la riduzione del personale ferroviario. Interessante è rilevare che, come già avvenuto negli anni precedenti, alla diminuzione generale di 2.000 unità si perviene attraverso l'aumento di quasi 1.800 unità del personale degli uffici e la diminuzione di 3.800 del personale esecutivo.

Il relatore avverte che nel complesso si sono determinate deficienze di personale, di una certa entità, nelle categorie dell'esecutivo che saranno colmate con l'assunzione predisposta per il 1954. Prendiamo atto che la battaglia dell'opposizione in questo senso negli ultimi anni abbia fatto relegare lo *slogan*: i ferrovieri sono troppi, è il loro numero eccessivo a determinare il passivo del bilancio.

Rispetto al 1946 i ferrovieri sono diminuiti di circa 35 mila unità, mentre il passivo è notevolmente aumentato. Ora non si attacca più il numero dei ferrovieri e si riconosce che nel personale esecutivo vi sono deficienze di una certa entità. Ma di quale entità? Calcolata rispetto a quali dati, a quali elementi? E quali conseguenze comportano le deficienze lamentate?

Speriamo che l'onorevole ministro sia d'accordo con noi sul fatto che l'esistenza del personale deve confrontarsi con il fabbisogno di esso, così come è determinato dai vari servizi e sanzionato da decreti ministeriali che fissano le piante organiche. Questi decreti, però, sono tenuti inspiegabilmente segreti, non so, forse per una consuetudine ereditata dal fascismo.

Dobbiamo tuttavia riconoscere che oggi tale segreto ha una certa funzionalità, perché serve a nascondere la grave deficienza di personale che esiste da anni in questa grande azienda di Stato, la quale dà in questo momento un contributo notevole alla disoccupazione giovanile. Perché dovrebbero proprio i giovani essere assunti in ferrovia.

La deficienza di personale esecutivo si aggirerebbe intorno alle 15 mila unità. Se questa notizia risponde a verità, mancherebbe il 10 per cento del personale esecutivo: capistazione, macchinisti, capitreno, manovratori, il personale cioè che fa camminare i treni e che è l'elemento primo per l'efficienza di questa azienda di Stato. Sappiamo che sono stati banditi dei concorsi lo scorso anno, che dovrebbero presto concludersi; sappiamo che altri dovrebbero essere banditi nel corso di quest'anno. I primi sono appena sufficienti a compensare le unità che l'amministrazione ha perduto in un anno per esodi, per limiti di età, decessi e altre cause.

I vincitori dei concorsi, che dovranno essere banditi quando saranno condotti a termine quelli in corso, potranno venire assunti entro il prossimo esercizio, cioè fra un anno? Le nuove assunzioni saranno di entità tale da colmare, come sostiene il relatore, le deficienze esistenti nel personale esecutivo e quelle che si determineranno per i normali esoneri? Una risposta si impone, perché esiste nel personale esecutivo una situazione così grave che deve venire rapidamente sanata.

E, indipendentemente dalla risposta che verrà data, non si può non riconoscere che questa grave situazione nel personale esecutivo non si è verificata da un giorno all'altro, ma si è determinata gradatamente, rendendosi sempre più acuta. Essa è la conseguenza inevitabile della politica che è stata condotta dai vari ministri dal 1947 ad oggi.

Qualche collega potrebbe fare questa considerazione: manca il 10 per cento del personale esecutivo e tutti i treni camminano, e camminano con regolarità ammirevole: segno che il personale esecutivo è sufficiente e che i calcoli sono sbagliati o sono stati fatti per eccesso. Vorrei prevenire tale contestazione. È vero che i treni continuano a marciare regolarmente; ma a prezzo di duri sacrifici, sopportati da questa magnifica categoria di lavoratori, a prezzo di uno sfruttamento intenso, multiforme, sempre più pesante, a prezzo della violazione sistematica da parte delle ferrovie delle leggi e dei regolamenti.

Si guardi, ad esempio, quanto avviene nelle ferrovie dello Stato in materia di ferie annuali, che il regolamento del personale chiama « congedo ordinario ». Ogni anno, a dispetto dell'articolo 36 della Costituzione, centinaia di migliaia di giornate di congedo ordinario non vengono concesse ai ferrovieri. Anche questa cifra viene tenuta scrupolosamente segreta, e noi vorremmo che il mini-

stro ce la indicasse, perché riteniamo giusto che il Parlamento conosca le proporzioni enormi di questa anticostituzionale forma di sfruttamento che viene impiegata da anni nelle ferrovie dello Stato.

Da diversi anni da questo settore della Camera si denuncia tale violazione da parte di una grande amministrazione dello Stato. Ogni 300 circa giornate di congedo non concesse è un ferroviere risparmiato od una unità lavorativa che l'amministrazione impiega senza spendere una lira, perché è bene ricordare che i congedi non concessi non vengono in alcun modo compensati.

Siete voi che indicate ai profittatori del lavoro la strada da seguire per violare apertamente la legge, siete voi che date l'esempio ai detentori dei mezzi di produzione dei modi per superare e sovvertire i principi sanciti nella Costituzione!

E non si venga a dire che accanto ai ferrovieri che chiedono congedo vi sono quelli che non lo chiedono. Questo argomento non può essere addotto perché la Costituzione afferma in modo assoluto che il lavoratore ha diritto al congedo e non può rinunciarvi. È vostro dovere far rispettare tale norma.

Ma questa non è la sola violazione operata dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato! Lo stesso articolo 36 della Costituzione afferma che la durata massima del lavoro è stabilita dalla legge. È quasi inutile aggiungere che le ferrovie dello Stato non hanno mai sentito il dovere di provvedere a tale legge, e lasciano ancora in vita il famigerato decreto fascista del 1923, che contiene tutte le norme in danno dei lavoratori che in quell'epoca si potevano escogitare.

I ferrovieri chiedono da anni che si sostituisca questo decreto con un altro, chiedono da anni il diritto alla giornata delle otto ore. L'amministrazione si è sempre rifiutata di aderire a questa richiesta, ed è arrivata a scrivere ai sindacati che il decreto fascista è quanto di meglio vi possa essere per regolare il lavoro dei ferrovieri.

Intanto, in virtù di questa legge vi sono delle intere categorie, il cui numero aumenta, che non godono di riposo settimanale. Vi sono migliaia di ferrovieri (e non è la prima volta che lo diciamo) che sono obbligati a prestazioni normali, non straordinarie, di 56-60 e perfino 72 ore di lavoro. Secondo l'amministrazione, questo è regolare, perché tale è l'interpretazione, che si vuol dare al decreto del 1923.

Ma non ci si limita soltanto ad interpretare in maniera restrittiva la legge fascista, si

giunge perfino a peggiorarla. Vi sono delle categorie (come il personale di macchina e dei treni) alle quali, in virtù di tale legge, possono imporsi prestazioni giornaliere di dodici ore; tuttavia, in base a tale legge, la media mensile di lavoro non può superare le 8 ore giornaliere. Ebbene, vi sono interi impianti, e non sono eccezioni, che vengono sottoposti a prestazioni la cui media giornaliera supera di gran lunga le otto ore. Può l'amministrazione delle ferrovie continuare in tale abuso, estendendolo, come si sta facendo in questi ultimi tempi? Essa deve ritornare nella legalità, rispettare almeno la legge fascista e preparare una nuova legge che riconosca sul serio e non solo a parole, il diritto al riposo giornaliero e alle 8 ore per tutti i ferrovieri.

Un'altra conseguenza della situazione deficitaria del personale è l'utilizzazione permanente di un gran numero di ferrovieri in mansioni di grado superiore. Il regolamento del personale prevede la facoltà di adibire i ferrovieri a mansioni diverse da quelle di cui alla qualifica rivestita, ma solo per breve durata. D'altra parte, è norma di carattere generale che il personale debba essere utilizzato in mansioni proprie del grado rivestito. Questa norma è del tutto ignorata dalle ferrovie dello Stato, le quali utilizzano sistematicamente, e non in via provvisoria, addirittura migliaia di agenti in mansioni di grado superiore.

Ciò avviene in tutte le categorie del personale ferroviario. Noi tutti, onorevoli colleghi, abbiamo la ventura di viaggiare spesso, e tutti abbiamo visto molte volte frenatori che vengono a chiederci i biglietti al posto dei conduttori, gli alunni, quelli che hanno un bordino d'oro, dare la partenza ai treni, invece dei capistazione e dei sottocapi, conduttori sostituire i conduttori principali o i capitreno, i manovali sostituire gli aiuti-macchinisti ed utilizzati al posto dei manovratori, dei deviatori, dei guardasale e qualche volta addirittura dei guardamerci.

Né ciò avviene soltanto dove arriva il nostro occhio: nelle officine, negli uffici, negli impianti, si verifica lo stesso fenomeno. Saremo d'accordo, mi auguro, di denunciare in tale sistema uno dei meno qualificabili mezzi di sfruttamento. Ritengo che ciò avvenga solo nelle ferrovie dello Stato, per lo meno solo in esse assume proporzioni così vaste e a carattere continuativo.

È opportuno aggiungere che, dopo essere stati sfruttati in tal modo per anni, i ferrovieri non maturano nessun diritto. È anche necessario dire che, con tale sistema, le fer-

rovie sottraggono ogni anno milioni dalle tasche dei ferrovieri, perché chi è utilizzato in mansioni di grado superiore, percepisce il premio di interessamento dovuto al grado nel quale è stato utilizzato, ma percepisce lo stipendio, le trasferte, lo straordinario e tutte le altre competenze della propria qualifica. Questo è il prezzo che viene pagato dai ferrovieri in sacrifici e sfruttamento, per assicurare la regolarità della marcia dei convogli.

Non pretendo certo di aver tracciato un quadro completo dei sistemi ai quali ricorre l'amministrazione ferroviaria; però è chiaro che non si può continuare a ignorare le condizioni di lavoro imposte ai ferrovieri e che bisogna fare qualche cosa di serio per porre termine a tale stato di cose e far entrare l'amministrazione ferroviaria nella legalità, per quanto si attiene ai rapporti con i propri dipendenti.

In compenso del proprio lavoro — spesso gravoso, sempre di grande responsabilità, e reso più pesante da quanto ho avuto occasione di dire — i ferrovieri ricevono delle retribuzioni assolutamente insufficienti, che consentono soltanto una vita di stenti e di privazioni. Non vi faccio il torto, onorevoli colleghi, di citarvi alcuni di tali stipendi: ho la certezza che li conoscete. Non sono quelli che avete sentito ripetere dai microfoni della radio alla vigilia delle agitazioni dei ferrovieri: sono gli stipendi scritti sulle strisce-paga, che forse qualche ferroviere avrà fatto vedere anche a voi.

Stipendi insufficienti, condizioni di lavoro molto gravose, giustificano le richieste dei ferrovieri.

Che cosa vi chiedono i ferrovieri? Prima di ogni altra cosa, come gli altri pubblici dipendenti, chiedono che sia loro ridato lo stipendio reale che avevano al momento degli ultimi miglioramenti economici, e che l'aumento del costo della vita e la mancanza della scala mobile hanno ulteriormente svalutato. In una parola, essi chiedono che sia loro restituito quanto è stato loro tolto. È chiaro che su questa posizione i ferrovieri non intendono firmare alcuna cambiale in bianco al Governo, perché questo non merita la fiducia dei ferrovieri, perché il Governo ha sempre cercato di respingere le richieste di carattere economico, o di accoglierle in misura inadeguata e talvolta irrisoria.

I ferrovieri inoltre chiedono che si ponga termine ai vari sistemi di sfruttamento; che venga loro riconosciuta sul serio la giornata di otto ore; che vengano loro concessi i congedi, opportunamente rivalutati per gli

appartenenti ai gradi più bassi; che vengano eliminate tutte le altre ingiustizie esistenti.

L'atteggiamento che assume, di norma, l'amministrazione ferroviaria di fronte a tali richieste, è sostanzialmente duplice: o risponde con un rifiuto, non curandosi neppure, talvolta, di documentarlo e spiegarlo; oppure cerca di guadagnare tempo, per far sì che, attraverso discussioni lunghissime e spesso inconcludenti, si allontanino le rivendicazioni del personale.

Se si ha la pazienza di adare a guardare le pubblicazioni sindacali, se si ha la pazienza di consultare quello che i ferrovieri hanno ottenuto negli ultimi anni, si trova sempre il « no » iniziale dell'amministrazione ferroviaria, « no » che talvolta risale a molti anni addietro, come nel caso delle scarpe, richieste nel 1948 e concesse soltanto nel 1953.

Poi si nominano delle commissioni, che sembrano avere quasi sempre l'indirizzo di non concludere. Non voglio citare la commissione presieduta dal consigliere di Stato Berruti, incaricata di studiare la riforma dell'amministrazione (nuovi quadri di classificazione, nuove tabelle di stipendio, ecc.), commissione che il ministro, nel suo intervento dello scorso anno, aveva annunciato prossima a concludere i lavori, e che pare invece abbia concluso molto poco.

Della commissione, invece, presieduta da un vicedirettore generale, nominata per esaminare le numerose richieste del personale, non si può non parlare, anche perché è l'esempio più eloquente di quel sistema al quale ho accennato. Essa è stata nominata circa due anni fa e si riunisce una volta ogni tanto come se non dovesse discutere argomenti di scottante attualità, quali sono le rivendicazioni del personale. In breve non si è concretizzato ancora nulla.

D'altra parte, quando l'amministrazione ferroviaria è costretta a concedere qualcosa, non è detto che i ferrovieri possano subito beneficiare della concessione. Talvolta passano ancora anni. Anche qui ci sono numerosi esempi, fra i quali non ultimo l'impegno assunto nel 1952 di rivalutare il compenso per assenza dalla residenza al personale di macchina e dei treni, richiesta riconosciuta più che giusta dalla stessa amministrazione ferroviaria. A tutt'oggi per quanto ci risulta, non è stato ancora presentato al Parlamento il disegno di legge che deve tradurlo in atto.

Desidererei, poi, che l'onorevole ministro ci spiegasse di fronte a quale scoglio si sia arenato questo provvedimento, e se non è del tutto andato a fondo. E non ci si dica

che questo ritardo sia inevitabile. Quando si vuol far compiere l'*iter* legislativo con sollecitudine ad un provvedimento, lo si fa anche in meno di un mese, come è avvenuto a proposito del prestito dei quaranta miliardi. Camminano solo i provvedimenti che stanno a cuore al ministro. Quelli a favore del personale non interessano. I ferrovieri possono aspettare.

È chiaro che questo insieme di cose determina una situazione molto pesante, insostenibile, caratterizzata dall'estrema insufficienza delle retribuzioni, dalla pesantezza degli orari di lavoro, dalle altre forme di sfruttamento, dall'atteggiamento negativo che assume l'amministrazione nei confronti delle giuste richieste del personale.

È da tale situazione che scaturiscono le lotte dei ferrovieri. Se si guarda con serenità a tale situazione, dobbiamo riconoscere che i ferrovieri hanno avuto sempre presente il senso della responsabilità per il delicato servizio loro affidato. Sono ricorsi allo sciopero soltanto perché questo era l'unico mezzo per tentare di risolvere le loro rivendicazioni.

I ferrovieri, pazienti e comprensivi, nell'attuare questa forma di lotta hanno cercato sempre di limitare al minimo la durata della protesta e della manifestazione di forza, appunto per recare il minor danno al pubblico e al paese.

Ha avuto l'amministrazione ferroviaria la stessa preoccupazione? Dobbiamo dire che non abbiamo avuto questa impressione. Di contro alle richieste le più giustificate, anche se il riconoscimento è venuto a distanza di anni, e dopo il travaglio della lotta, l'amministrazione ha avuto una sola preoccupazione: tentare di scindere l'unità dei ferrovieri, tentare di organizzare il crumiraggio. Circolari repressive e minacciose, intervento di militari per effettuare qualche convoglio, blandizie e promesse a funzionari e spesso all'intera categoria al fine di spezzare la resistenza dei ferrovieri. Tutto è stato tentato. Si è giunti persino a fare ricorso a vecchi pensionati per sostituire il personale scioperante.

A questi vecchi a cui tutto manca, a cui tutto si nega, a cui viene minacciato persino lo sfratto dall'alloggio che ancora detengono, a cui si contesta, per la categoria di macchina e dei treni, di riscuotere a distanza di anni le competenze che sono state riconosciute giuste e legittime dalla Corte dei conti, si è fatto ricorso alla miseria, alle necessità di questi vecchi, spremuti lavoratori perché tradissero i loro compagni in lotta. La risposta di questi vecchi fiaccati nel fisico dagli acciacchi degli

anni, ma sorretti da una coscienza di classe che altamente li onora, è stata fiera e superbamente educativa, e tale da deludere ogni speranza in questa direzione. Anzi, il tentativo è stato controproducente e ha rinsaldato i vincoli di commovente solidarietà tra i pensionati e gli agenti in servizio, ricostituendo una famiglia laddove si tentava di contrapporre categoria a categoria, interesse ad interesse.

Un'altra caratteristica delle lotte dei ferrovieri è la larga unità che le distingue. Quasi sempre gli scioperi sono stati condotti da tutte o quasi tutte le organizzazioni: sempre vi hanno aderito percentuali elevatissime di ferrovieri, malgrado le minacce e le punizioni. Quale prova migliore della giustezza dei motivi che stavano a sostegno delle agitazioni? Non avrebbe l'amministrazione ferroviaria dovuto comprendere la necessità di eliminare da una categoria di lavoratori cui è affidato un servizio di tanta responsabilità, ogni motivo di malcontento e di turbamento? L'amministrazione invece continua per le strade dei « no » ripetuti, non giustificati, delle lunghe discussioni inconcludenti, del ritardo nella presentazione delle leggi.

Eppure l'amministrazione avrebbe dovuto imparare qualcosa da queste lotte e, prima di tutto, avrebbe dovuto imparare che i ferrovieri sono organizzati, sono uniti, sono capaci, sono combattivi, sono pronti ad affrontare ogni discussione al tavolo delle trattative assistiti da alto senso di responsabilità e di comprensione, come sono pronti ad affrontare la lotta quando ciò è loro imposto dal cieco, ostinato diniego dell'amministrazione a discutere e a trattare.

L'amministrazione, invece, nei rapporti con i propri dipendenti si è posta un obiettivo abbastanza pericoloso e con prospettive molto fosche: l'amministrazione pare voglia rivendicare un'altra direzione di ben più vasta portata, quella della più retriva e reazionaria politica nei confronti dei lavoratori. Guardate, onorevoli colleghi, quanto è accaduto in questi ultimi tempi.

Il 30 marzo dello scorso anno si ebbe quella meravigliosa protesta di tutti i lavoratori italiani contro la legge truffa, e i ferrovieri, con una vasta aliquota di dipendenti statali, diedero un valido contributo alla manifestazione sancita, a distanza di due mesi, dal popolo italiano con il voto del 7 giugno.

Ma non soltanto la maggioranza degli italiani sancì la giustezza di quella manifestazione in difesa della Costituzione; l'avete sancita anche voi — signori del Governo e della

maggioranza governativa — quando, con il funerale di terza classe, avete contribuito al seppellimento del cadavere di quella legge immorale ed anticostituzionale che peserà anche nel lontano futuro sul vostro destino politico.

Vi furono punzioni e rappresaglie ovunque, ma fu l'amministrazione ferroviaria che si distinse nelle repressioni vendicative messe in opera dallo sconfitto governo. È bastato che il 5 giugno una matura diplomatica al di là dell'oceano si occupasse (e, purtroppo, continua ad occuparsi spesso) delle cose del nostro paese e indicasse la via da battere per sconfiggere un determinato partito politico, che già il 18 marzo la indicazione era verbo nel nostro paese e il 15 aprile l'onorevole ministro dei trasporti concretava il verbo in provvedimenti che ci ricordano le brutali violenze del ventennio.

Quella del ministro dei trasporti è un'indicazione al padronato italiano, che saprà certo apprezzarla: è un'indicazione che potrà anche rendere più difficile la marcia dei lavoratori verso posizioni più avanzate, ma che non riuscirà mai ad arrestarla e, tanto meno, a respingerla indietro.

Onorevole ministro ella non sa o forse non ricorda che cosa rappresentavano quelle sedi (che sono state, con rabbia frettolosa, tolte ai sindacati) quando il nostro paese non aveva un governo stabile e i vari eserciti stranieri bivaccavano sul nostro territorio e i binari erano divelti, le stazioni erano roghi ed il caos era l'unico sovrano che regnava nell'azienda ferroviaria. In quel tragico e delicato periodo della vita nazionale, prima del governo, prima del ministro, furono i ferrovieri che si riunirono e discussero: non discussero della loro situazione, non discussero delle loro piaghe, ma dell'azienda ferroviaria, della ricostruzione, della volontà di veder ricostruita la linfa vivificatrice del traffico che allora specialmente rappresentava l'unica possibilità di sopravvivenza alla catastrofe.

Ho rintracciato in questi giorni le relazioni che elaboravamo con i dirigenti sindacali di allora e che ci venivano insistentemente richieste dagli alleati, ho rintracciato i discorsi tenuti alla radio nel 1943-44 per la riorganizzazione delle nostre ferrovie che gli alleati ci contendevano. Fu quel nostro attaccamento all'azienda, l'esempio luminoso dei gruppi volontari ferrovieri, la capacità dimostrata dai funzionari, dai tecnici, dai dirigenti sindacali, dai ferrovieri tutti che riuscì ad accelerare la restituzione delle ferrovie italiane

agli italiani. Ebbene, questo lavoro fu creato nelle sedi del dopolavoro, nelle sedi dei sindacati, fu opera di quei dirigenti, di allora e di oggi, che meritano il plauso e il riconoscimento di tutte le autorità. E la concessione si tramutò in diritto, che mai alcuno avrebbe dovuto più contestare.

Questo diritto l'avete riconosciuto anche voi, massimi dirigenti e responsabili della azienda ferroviaria; lo ha riconosciuto anche lei, onorevole ministro, in una pubblicazione ufficiale della direzione generale delle ferrovie dello Stato. Ecco che cosa avete scritto in una pubblicazione intitolata *Le ferrovie al servizio del paese* a proposito dei locali messi a disposizione degli organi sindacali, dei distacchi, dei biglietti: « L'amministrazione delle ferrovie, conscia che tali organi nel curare gli interessi dei loro aderenti contribuiscono al progresso dell'azienda, li aiuta mettendo a loro disposizione locali e mezzi e assumendo a suo carico l'onere degli stipendi e dei viaggi per gli agenti distaccati ».

Questo avete scritto, onorevole ministro, o avete fatto scrivere al vostro direttore generale nella pubblicazione testé citata. Quando oggi voi cancellate queste pagine, ne scrivete delle altre: quelle della reazione brutale e malvagia contro le organizzazioni sindacali, contro i ferrovieri, contro il progresso della azienda come voi stesso avete affermato, cioè contro il progresso della nazione, contro la democrazia, contro la libertà.

Questo atteggiamento di guerra fredda senza esclusione di colpi, da parte dell'amministrazione contro il personale crea ogni giorno di più una situazione di penoso disagio, che incide non poco sull'andamento del servizio e si riflette in tutto il mondo del lavoro.

L'amministrazione ferroviaria non può e non deve essere l'espressione della reazione padronale nel nostro paese. Occorre che i rapporti siano umani e distensivi; occorre sostituire subito alla politica di forza quella dell'esame, della discussione, della comprensione. Solo così voi potete restituire a tutto il personale quella serenità di spirito che si rende indispensabile per l'espletamento del delicato lavoro a cui sono chiamati i ferrovieri.

Non si insista, onorevole ministro, sulla strada sulla quale ci si è posti. Vi troverete ostacoli che la storia vi impedisce di superare; e, ove l'insistenza venisse portata fino in fondo, potreste cadere per non rialzarvi più.

Prima di concludere, voglio brevemente soffermarmi su qualche questione, prima fra tutte quella degli alloggi. Il relatore vi accenna per riconoscere la situazione deficitaria degli

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

alloggi e annunciare che, nei limiti delle disponibilità finanziarie, si darà corso al programma di miglioramenti e di costruzione di nuovi alloggi. Questa frase non può essere considerata come impegno, perchè in sede di approvazione del bilancio ciò che ha valore è la cifra stanziata, e nel bilancio non è stanziata alcuna cifra per i nuovi alloggi. Allora, quale significato concreto hanno le promesse? Nessuno. E la situazione degli alloggi è tale da essere affrontata in modo serio, dal momento che oltre 20 mila ferrovieri — l'ottava parte del personale — hanno presentato domanda di una casa e non l'hanno ottenuta.

Non si può quindi sperare di affrontare e risolvere questo problema sperando di trovare qualcosa tra le pieghe del bilancio o con sovvenzioni speciali.

Così facendo, i programmi corrono il serio rischio di rimanere sulla carta o di realizzarsi solo in parte e con notevole ritardo: di risolversi in una turlupinatura o, se vogliamo essere più benevoli, in una ennesima promessa destinata a rimanere tale.

Né il problema si penserà di risolverlo cacciando sul lastrico i pensionati o le vedove e gli orfani degli agenti deceduti.

Questi tentativi non debbono essere proseguiti e le circolari, più o meno equivoche, e le arbitrarie interpretazioni di esse da parte di alcuni zelantissimi capi compartimento, vanno corrette e chiarite nella direzione che umanità e giustizia impongono.

Sugli assuntori ho poche cose da dire, anche perchè le particolari caratteristiche di questi lavoratori, le loro condizioni di lavoro, il loro rapporto di soggezione più che di impiego sono stati illustrati in questa Assemblea gli scorsi anni.

Mi limito a richiamare un episodio recente e sintomatico di un costume: questi lavoratori hanno ottenuto negli ultimi anni la soddisfazione di alcune vecchie loro aspirazioni: essi sono però ancora esclusi dall'assicurazione della previdenza sociale.

Da anni essi la sollecitano alla loro amministrazione: si sono sentiti rispondere che la definizione del problema è di stretta competenza del Ministero del lavoro.

Il senatore Flecchia, a loro nome ha rivolto una interpellanza al ministro del lavoro, il quale ha risposto che il problema è di competenza del Ministero dei trasporti. Un problema di tale portata quale l'assicurazione per la vecchiaia di una categoria di lavoratori viene condotto avanti col sistema del palleggiamento tra due ministeri!

Onorevole ministro, noi le chiediamo, poiché il problema pare sia di competenza del suo dicastero, di definirlo sollecitamente: di non privare più oltre gli assuntori dell'assicurazione.

Un'ultima questione riguardante il trattamento usato dall'amministrazione ai pensionati. Non parlo delle questioni di fondo dei pensionati, ma di un particolare problema sollevato in Commissione, del quale si occupa l'onorevole Troisi alla pagina 27 della sua relazione: il quesito delle competenze accessorie che l'amministrazione, come ho già accennato, nega a quei pensionati che appartenevano a categorie cui le competenze stesse sono dovute ma che hanno raggiunto il massimo della pensione.

Malgrado il giudicato della Corte dei conti, l'amministrazione continua nel vecchio sistema, perchè le decisioni della Corte « non hanno carattere normativo » e perchè altri ricorsi sono pendenti presso la Corte stessa. Il sistema è comodo: la Corte dei conti ha dato torto all'amministrazione, aspettiamo cosa dirà la Corte dei conti!

Se ci darà ancora torto continueremo a dire che quel giudizio non riveste carattere normativo, e intanto aspetteremo che altri ricorrano per farci guadagnare altro tempo e continuare a negare il quanto delle competenze che, si badi, i ferrovieri pagano con un sensibile aumento sulle ritenute per il fondo pensione. Una mia interrogazione di circa sei mesi or sono non trova ancora la strada per giungere in quest'aula, mentre tanti vecchi pensionati, delusi ed intristiti nella vana attesa, altra strada hanno trovato: quella del cimitero.

Ebbene, dovete convincervi che tale modo di procedere può essere furbo ma non è giusto: voi dovete dare ai pensionati quanto loro spetta, e che è, infine, meno di quanto essi hanno pagato in oltre 30 anni di servizio.

Onorevoli colleghi, quanto ho avuto occasione di rilevare non esaurisce certamente il tema delle osservazioni che potrebbero muoversi al bilancio dei trasporti.

Ritengo però che sia sufficiente per dimostrare la necessità di un nuovo indirizzo, anche in questo settore della vita nazionale. Si affrontino e si definiscano i problemi del coordinamento e di una nuova legislatura dei trasporti guardando agli interessi del pubblico, degli utenti, del personale, del paese e non a quelli degli imprenditori e degli industriali.

Si istituisca il Consiglio superiore dei trasporti perchè questo importante settore della vita nazionale sia guidato da un organismo

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

largamente rappresentativo degli interessi generali.

È necessario presentare al Parlamento un bilancio preventivo che possa essere considerato uno strumento concreto di lavoro, un indirizzo preciso dato dal Parlamento all'amministrazione delle ferrovie dello Stato verso una direzione in cui deve muoversi ed operare per un anno.

Si ponga termine al sistema di presentare dei bilanci che sono la ripetizione di quelli che li hanno preceduti, malgrado le modifiche che possono contenere, perchè immutato è lo spirito che li informa. E soprattutto si ponga termine alla presentazione di bilanci che per le loro voci fondamentali (prodotto del traffico e spese del personale) non rispecchiano la verità prevedibile, come spero di aver dimostrato. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è un'amministrazione autonoma; una azienda viva, che deve vivere. Lasciate che i preventivi siano fatti dai suoi tecnici, dai suoi organi dirigenti, dal Ministero dei trasporti secondo le necessità e possibilità concrete dell'azienda: non fate intervenire, a modificarli, a dire l'ultima parola prima della presentazione in Parlamento, degli organi autorevoli ma che non conoscono la situazione reale delle ferrovie.

Fate in modo che nessuno di coloro che sul bilancio dovranno operare nel corso di un anno possa considerarlo non attendibile e possa pensare fin dall'inizio alle immancabili e necessarie note di revisione.

Ponete termine al sistema di far pesare sul bilancio dell'amministrazione ferroviaria dei gravami che non dovrebbero essere di sua pertinenza: da anni se ne parla, tutti sono d'accordo su queste necessità, ma ogni anno che passa trova il bilancio invariato sotto questo aspetto e trova chi, fingendo di ignorarlo, leva la sua voce a condannare la passività — artificiosa passività — di questa nostra grande azienda.

E infine, considerate in una maniera diversa da quella usata fino ad ora il personale di tutti i gradi, di tutte le categorie: uomini cui si prodigano degli elogi quando di essi si parla, ma nella pratica quotidiana si trattano come avversari, da condannare a retribuzioni non dignitose, da schiacciare sotto il peso di uno sfruttamento crescente, di un ordinamento che sempre più si avvicina a quello della caserma borbonica, da colpire; quante multe, quante punizioni piovono sui ferrovieri per motivazioni addirittura risibili: si punisce — anche con mezza giornata di multa — chi è colpevole di avere un solo paio di scarpe

non rispondente alla foggia regolamentare, ma non si dà nemmeno un contributo per il loro acquisto.

Ponete termine a questi sistemi; considerate i ferrovieri tutti, di tutti i gradi, come la vera e sola garanzia di una regolarità in questo importante servizio. Siate più giusti nei loro confronti, liberateli dal peso di un regolamento fascista, di un decreto sulle prestazioni di lavoro che le considera normali anche quando giungono alle 12 ore di lavoro giornaliero e che pure, spesso, riuscite, come ho detto, a far superare. Accogliete le giuste, umane richieste dei ferrovieri e delle loro organizzazioni sindacali, portate avanti, senza arenarli, i loro problemi, assumete il personale che manca.

Noi siamo certi che voi, signori del Governo, non siete d'accordo su queste nostre istanze. Voi non potete essere d'accordo perchè tutta la vostra azione urta contro le più vitali esigenze di una politica sociale dei trasporti. Siete rimasti, in questo, come in ogni altro settore, sulle posizioni di sette anni or sono che pur vi affannate a qualificare diverse e democratiche.

E in parte è vero.

Sono diverse, sì, ma non perchè più avanzate, bensì più arretrate, tese verso il passato al quale vi ispirate e che cercate far rivivere attraverso la rinuncia a difendere una grande azienda di Stato rispetto ai concorrenti privati e, d'altro canto, usando la persecuzione, la minaccia, la punizione, nei confronti del personale. Le vostre posizioni le qualificate democratiche perchè spesso chiedete di essere illuminati dai suggerimenti degli interessati. Ma si tratta di una democrazia tutta particolare. Su una rivista di elegante veste tipografica e molto interessante, l'*Autolinea*, nel numero dell'aprile scorso si legge: « La Commissione ministeriale istituita per lo studio delle modifiche da apportare alla legge del 1939 sulla disciplina degli autoservizi di linea, ha concluso i suoi lavori ed il ministro, aderendo democraticamente al desiderio espresso dalle associazioni di categoria ha trasmesso lo schema del progetto all'A. N. A. C. per eventuali osservazioni ed emendamenti ».

Dunque, il ministro sottopone al vaglio degli interessati il risultato del lavoro di una commissione; evidentemente per aver lumi e per eventuali modifiche.

Ma verso chi, tanto inusitato spirito democratico? A chi si rivolge, l'onorevole ministro? Agli autotrasportatori, ai monopolisti dell'autotrasporto, a coloro con i quali si è messo d'accordo il 15 settembre per

aumentare le tariffe della ferrovia e dell'auto-transporto. Democrazia strana ed angusta che contrasta col pugno di ferro e con gli imperativi dittatoriali che vengono usati nei confronti del personale ferroviario. Non è democrazia questa, ma unità d'azione tra governo e monopoli, per soffocare lo sviluppo dell'azienda e le conquiste del personale.

Sono questi i motivi che vi impediscono di accettare le nostre proposte ed i nostri suggerimenti. Ebbene, noi siamo qui non per gridare, non per alzare, non per rispondere alla rabbia con altra rabbia, alla violenza gendarmizzata con altra violenza; noi siamo qui, sereni, perché forti e sicuri del domani, siamo qui pronti e decisi a resistere ed a lottare ma anche a discutere, a proporre, a chiedervi di trovare insieme una soluzione giusta.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, i trasporti, nella loro multiforme varietà, rappresentano la civiltà e il progresso che avanzano al ritmo dei motori sull'asfalto, sulla rotaia, nel cielo, nel mare; e questi motori nessuno oserà più fermarli. È per questo che non potranno essere mai più fermati la civiltà e il progresso che avanzano verso un mondo nuovo di lavoro, di benessere, di pace e di libertà. (*Applausi a sinistra*).

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

PETRUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, i problemi riguardanti la marina mercantile hanno, come è noto, una grande importanza perché investono il campo economico, il campo sociale, il campo politico e perché hanno anche notevole risalto nel campo internazionale. Si tratta, indubbiamente, di problemi delicati e difficili che il Parlamento ha il dovere di conoscere e di approfondire per rendersi conto dell'esatta portata di essi e del modo migliore di risolverli nel superiore interesse del paese.

È ovvio che problemi di tal genere possono dar luogo a tante soluzioni quanti sono i punti di vista da cui possono essere esaminati. E ognuna di tali soluzioni può sembrare la migliore, perché i presupposti di partenza ce la fanno apparire tale. Ma, fra tutte le soluzioni, noi scegliamo ovviamente quella che reca maggiori vantaggi al paese e, per far ciò, dobbiamo esaminare i problemi della marina mercantile ponendoci su un piano di assoluta obiettività e serenità. Per poter assolvere alla sua altissima funzione, il Parlamento non deve muovere, quindi, critiche al potere esecutivo se non hanno nulla di costruttivo e non deve, d'altra parte, dargli

consensi se non trovano giustificazioni da concrete realizzazioni. Il Parlamento deve, invece, elogiare, quando se ne presenta la circostanza, il potere esecutivo, criticarlo o approvarlo, ma sempre in senso costruttivo.

E delle diverse tesi che vengono esposte in Assemblea e che spesso risultano in contrasto fra di loro perché diverso è il colore di coloro che le sostengono, il Parlamento stesso deve saper scegliere quella linea di azione che risulti la più idonea al raggiungimento di fecondi risultati nell'interesse del nostro paese.

Fatta questa premessa, per dire che cercherò nel mio intervento di essere il più obiettivo possibile, dico subito che se noi vogliamo renderci edotti il più possibile dei problemi della marina mercantile, dobbiamo rivolgere lo sguardo al passato per mettere in luce quanto è stato fatto in materia; dobbiamo guardare al presente per sapere ciò che conviene fare in un prossimo avvenire; dobbiamo, infine, rivolgere lo sguardo verso il futuro per determinare le direttive da seguire onde raggiungere il miglior traguardo finale. Così facendo, noi veniamo a conoscere i risultati ottenuti nel nostro paese in fatto di politica marinara della ricostruzione; veniamo a determinare quale dovrà essere la politica per ottenere il migliore potenziamento della marina mercantile in un prossimo avvenire; veniamo a sapere, infine, quali dovranno essere i lineamenti d'una grande politica marinara per dotare il nostro paese d'una grande marina mercantile.

Per quanto riguarda la ricostruzione, sappiamo che eravamo già arrivati ad un tonnellaggio di 3 milioni e 500 mila tonnellate alla data del 31 dicembre 1939 e che siamo già arrivati a 3 milioni e 700 mila tonnellate al 1° gennaio 1954, il che costituisce un vero primato, bisogna dirlo, in quanto superiamo già di 200 mila tonnellate il tonnellaggio anteguerra. Non è un elogio, ma un riconoscimento che devo fare in quest'aula!

Per quanto concerne il tipo delle navi in esercizio, è da porre in rilievo che la flotta di navi per passeggeri e miste ha raggiunto il 60 per cento del tonnellaggio anteguerra, mentre il naviglio cisterniero ha raggiunto circa un milione di tonnellate.

Da quanto ho detto risulta che la nostra marina mercantile ha bisogno di costruire navi per il trasporto passeggeri o miste, cioè navi di qualità, ed è necessario, quindi, seguire questo indirizzo per il bene del paese.

Per quanto concerne il tonnellaggio della nostra flotta in rapporto a quello mondiale, è

da porre in rilievo, però, che, mentre nel 1939 avevamo il 5 per cento del tonnellaggio mondiale, nel 1951 avevamo raggiunto il 3,34 per cento, nel 1952 il 3,65 per cento, nel 1953 il 3,70 per cento.

Questo ci dice che il nostro sforzo deve essere rivolto, anzitutto, al raggiungimento del 5 per cento del tonnellaggio mondiale; dobbiamo cioè costruire un altro milione di tonnellate di stazza lorda di naviglio, e, partendo da questo caposaldo, puntare verso il traguardo finale nel quale si potranno raccogliere i frutti della nuova legge sulle costruzioni navali.

Per quanto riguarda l'età del naviglio, è da porre in rilievo la necessità del rinnovamento della nostra flotta e questo potrà ottenersi con l'incremento delle nuove costruzioni.

È da tener presente, però, che non si dovrà mancare di procedere (e qui mi dispiace di non essere d'accordo con l'amico Ducci) all'ammodernamento di quelle navi che si trovano ancora in idonee condizioni per essere ammodernate, perché il naviglio usato integra quello nuovo e attualmente non possiamo dire che il nostro naviglio sia sufficiente alle esigenze del paese.

A questo riguardo devo dichiarare che in America si è pensato addirittura di procedere all'ammodernamento delle navi *Liberty* che qualcuno in Italia avrebbe voluto già mettere fuori uso. Invece, mediante adeguate trasformazioni, si può aumentare la loro lunghezza, la potenza dell'apparato motore e la velocità: così si potranno ancora utilizzare queste navi.

È ovvio che una nave non si può trovare in un negozio. E allora bisogna utilizzare tutte le navi possibili, sempre che siano idonee ad essere mantenute in servizio. Gli enti controllori potranno stabilire se una nave possa continuare a navigare, oppure no.

Gli stanziamenti per la ricostruzione ammontano a 42 miliardi 600 milioni. Sappiamo che vi sono state le leggi Saragat e successive modificazioni e le altre leggi che hanno provveduto per gli stanziamenti.

Coi provvedimenti adottati dal Governo siamo riusciti a superare il tonnellaggio anteguerra. Ciò vuol dire che il Governo non ha mancato di dedicare le sue cure alla ricostruzione della marina mercantile, e, se di più non è stato fatto, ciò è dipeso dalle scarse disponibilità di bilancio.

Mi si potrà obiettare: perché non avete speso di più? Rispondo subito che noi avremmo voluto che si spendesse di più. Anche il Governo avrebbe voluto, certamente, spen-

dere di più, e per far questo il ministro avrebbe dovuto affondare le mani nelle tasche del ministro del tesoro per mettere a disposizione della marina mercantile fondi maggiori! Ma qui si tratta sempre di equilibrio: al di là di un certo limite si danneggia il paese perché tutto ciò che facciamo al di là di tale limite potrebbe fatalmente compromettere la stabilità della lira; e quando la stabilità della lira non c'è, non vi sono ministri della marina mercantile, non vi sono ministri dei lavori pubblici, non vi sono altri ministri che possano rimediare al danno che il paese riceve dalla mancata stabilità della lira.

Quindi, io approvo la politica del Governo che si è ancorata alla stabilità della lira. La stabilità della lira, secondo me, deve costituire un baluardo fondamentale che deve resistere a tutti gli assalti, perché mancando la stabilità della lira il tenore di vita dei lavoratori non può non risentirne. Quindi, si tratta di limiti. Se il Governo ha ritenuto di mantenere questi limiti per non intaccare la stabilità della lira, per conto mio devo dire che ha fatto bene. In caso contrario avrei dato la mia disapprovazione senza alcuna preoccupazione.

Quindi, scarsa disponibilità del bilancio. Questo, però, non vuol dire che noi non dobbiamo guardare all'avvenire della marina mercantile; questo non vuol dire che noi non dobbiamo fare tutto il possibile per dare alla marina mercantile fondi più adeguati per potere risolvere i problemi che ad essa si riferiscono. E noi dobbiamo fare in modo di potenziare il più possibile la marina mercantile. Noi sappiamo che il nostro paese è eminentemente marinaro, e nessuno può mettere in dubbio che il suo avvenire è legato al mare, essendo al centro del Mediterraneo e avendo uno sviluppo di circa 8 mila chilometri di coste. L'apporto della nostra marina mercantile in valuta estera alla nostra bilancia dei pagamenti è notevole per effetto dei noli. Credo che sia di circa 100 miliardi. Questo è importantissimo ed il ministro del tesoro ne deve tener conto; ne deve tener conto per esaminare se non convenga stanziare maggiori fondi a beneficio della marina mercantile, perché stanziando maggiori fondi il bilancio del tesoro potrà contare in apporti di valuta sempre maggiori. La nostra marina mercantile, d'altra parte, trasporta circa i due terzi delle merci fra importazioni ed esportazioni, ed all'altro terzo provvedono le marine estere. L'importanza della nostra marina mercantile

non risiede soltanto nel fattore valutario, ma risulta anche dal fattore industriale, il quale è connesso alla costruzione delle navi, e da quello inerente al servizio del trasporto marittimo. Il fattore sociale ha pure notevole importanza, quando si pensi alla occupazione di migliaia e migliaia di lavoratori nell'industria ed in attività ad essa collegate, nonché dei marittimi per la navigazione, dei portuali per il carico e lo scarico delle merci e di tutti gli altri lavoratori svolgenti attività collaterali.

Quindi, l'importanza della nostra marina mercantile è evidente ed è ancora più evidente quando si pensi che in un prossimo avvenire (e mi auguro che sia molto più prossimo di quello che non si pensi) si possa sviluppare l'emigrazione nel nostro paese. Tutto questo prova che il nostro paese deve essere dotato di una flotta idonea al trasporto di grandi masse a grandi distanze.

Allora, dato quello che ho detto, dobbiamo rivolgere il nostro sforzo per adeguare la nostra marina ai traffici, e parlo non solo di quelli attuali, ma anche di quelli che avranno luogo nel futuro. Quindi, al periodo della ricostruzione dovrà fare seguito un periodo, certamente di transizione, che possiamo dire di « consolidamento » della nostra flotta, nel quale si dovrà dare alla flotta stessa una potenzialità che risulti adeguata in tutto e per tutto allo sviluppo e al progresso del nostro paese. I nostri valorosissimi marinai, i quali hanno saputo nel passato portare il glorioso vessillo della nostra marina mercantile su tutti i mari del mondo, con particolare dignità e fierezza, hanno diritto di pretendere che quel vessillo sia riportato ovunque per compiere gesta altrettanto gloriose ed indimenticabili. E non possiamo non plaudire ai nobilissimi propositi della nostra gente marinara e non fare tutto ciò che è necessario affinché lo scopo suddetto venga raggiunto.

Passiamo al problema dei cantieri. Sappiamo che la nostra marina mercantile non si può sviluppare senza che si risolva il problema dei cantieri. Sappiamo che le navi costruite in Italia comportano un costo più elevato di quelle estere.

Sappiamo che questo è dovuto alla differenza di costo del materiale, a spese generali molto elevate, al costo del denaro che è pure elevato. Sappiamo che vi sono anche eccessivi oneri fiscali e oneri doganali e imposta generale sull'entrata. Sappiamo che tutti questi elementi hanno impedito la risoluzione del problema, per noi effettivamente fondamentale, di avere una grande marina mercantile.

Sappiamo che questo problema è stato affidato all'esame di una commissione. Questa commissione è stata presieduta dal ministro Tambroni, il quale ha avuto tale ventura. Infatti ciò costituirà un ricordo per la sua vita, un ricordo veramente notevole in quanto egli, presiedendo la commissione, ha potuto rendersi conto degli effettivi elementi che servono a risolvere il problema dei cantieri.

Sono stati proposti dei provvedimenti. I provvedimenti della commissione, come al solito, hanno subito una modificazione. Non bisogna darne colpa al ministro della marina mercantile e nemmeno al ministro del tesoro, che ha ritenuto di non poter stanziare fondi più adeguati. Ora io osservo che per cinque anni ho sentito dire che occorreva una legge organica per le costruzioni navali. Ho sempre sentito dire che non si volevano più leggi « tampone ». Tutti hanno parlato di questo argomento. Anch'io me ne sono occupato. Tutti abbiamo pensato che una legge organica per le costruzioni navali rappresentasse una manna del cielo. Ora che la legge sulle nuove costruzioni navali è venuta ed è valevole per un periodo di dieci anni, ora si affacciano all'orizzonte osservazioni e critiche da tutte le parti. Io mi sono dispiaciuto di queste critiche e di queste osservazioni.

Capisco bene che si può fare sempre di più e che è nel desiderio di tutti di fare di più; ma quando non vi sono i mezzi adeguati, noi non possiamo e non dobbiamo fare che quello che ci è possibile fare, altrimenti noi non risolviamo i problemi nell'interesse fondamentale dell'avvenire del nostro paese.

Quindi la legge, così come è formulata, prevedendo e disponendo che per quanto concerne i materiali si fa in modo che essi possano essere forniti al costruttore a un prezzo il più possibile vicino a quello che si pratica all'estero, e praticando d'altra parte facilitazioni doganali, riduzioni o addirittura l'annullamento della imposta generale sull'entrata (disposizioni che erano nel desiderio degli stessi costruttori navali), può lasciare tutti soddisfatti. Noi possiamo dire che la legge sulle nuove costruzioni non sarà una legge perfetta (perché nulla è perfetto in questo mondo, se non è fatto da Dio), ma sarà una legge che potrà soddisfare egregiamente le esigenze della nostra marina mercantile.

Ora, di questa legge devo richiamare l'articolo 6. Ringrazio l'onorevole Ducci che mi ha fatto un richiamo personale in proposito, adducendo che, con l'emendamento da me proposto in sede di Commissione, io ho tra-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

sformato completamente il testo dell'articolo 6. Devo dire all'onorevole Ducci che sono lieto che il mio emendamento sia stato approvato. Anch'egli deve ringraziarmi, perché, dopo che avevamo approvato l'emendamento, uscito da Montecitorio, ho comperato il *Globo* (era il giorno di mercoledì 9 giugno) e in esso ho trovato in grande evidenza un articolo così intitolato: « Dannosa ai cantieri l'esclusione delle navi anziane - L'industria cantieristica italiana non potrà sopportare la concorrenza dei costruttori stranieri che praticano migliori condizioni agli armatori ».

L'articolista ha parlato della nostra Commissione come di una Commissione costituita da persone le quali hanno una fobia nei confronti delle navi vecchie e ha detto testualmente: « È una strana fobia che, come più volte si è rilevato, non poggia su alcuna ragione né economica né tecnica, in quanto la nave vecchia assolve sue proprie funzioni ed è un elemento integrativo nella flotta mercantile che in determinate circostanze può assolvere ad utili funzioni, come del resto l'esperienza ha dimostrato. Ma se tale fobia è sempre ingiustificata, assolutamente fuori luogo era nel caso dell'articolo 6. L'onorevole Ducci ha presentato un emendamento, approvato all'unanimità dalla Commissione, la quale forse non ha troppa domestichezza con i problemi della marina mercantile (e già altre volte si è rilevata l'opportunità che si abbia una apposita Commissione parlamentare per tutto quanto ha attinenza alla navigazione e ai problemi del mare) pensando che, escludendo dal contributo per lavori di riparazioni e di modifiche le navi al di sopra dei venticinque anni, si spingessero gli armatori a rinunciare a tali riparazioni o modifiche ed a passare invece commesse ai cantieri per nuove costruzioni. Nulla di più lontano dalla realtà ».

In sostanza, come ha sentito l'onorevole Ducci, ci hanno accusato di incompetenza per il suo emendamento. Quindi l'onorevole Ducci mi deve ringraziare se, con l'approvazione del mio emendamento, ho riportato l'articolo 6 in condizioni di poter veramente soddisfare le esigenze del paese in questo campo, così bene prospettate dall'articolista del *Globo*.

Le navi vecchie, qualunque sia la loro età, possono continuare a fare ottimi servizi. Così come accade per una locomotiva, per una automobile, per una macchina qualsiasi, per cui l'età conta fino ad un certo punto. La cosa vale anche per le persone. Vi sono persone che hanno cinquanta anni e l'agilità

di una persona di trenta, mentre ve ne sono altre che hanno cinquanta anni e agiscono come se ne avessero settanta.

DUCCI. Le navi sono dei meccanismi, non sono degli esseri umani. Ragionando in questo modo, si riqualifica la flotta!

PETRUCCI. Vi sono enti che controllano l'età delle navi per vedere se possono essere messe fuori uso o meno. Come ho detto, ci hanno accusato di incompetenza e di fobia per le navi vecchie. (*Interruzione del deputato Jacoponi*). Niente affatto, collega Jacoponi, i giornalisti sono persone che hanno il dovere di interessarsi dei problemi che riguardano il paese e che sono trattati da noi in Parlamento.

➤ Guai a noi se non avessimo approvato l'emendamento da me proposto all'articolo 6 sia pure di stretta misura, con 21 voti contro venti. Quindi, ripeto, sono lieto che l'emendamento sia stato approvato, perché ritengo, in coscienza, di aver riportato l'articolo 6 a quella funzione che il ministro si era proposto.

JACOPONI. Una nave non è mica *cognac*, che invecchiando migliora!

PETRUCCI. Certamente, ma non si può disprezzare ciò che è ancora utile! Un altro elemento fondamentale che ha servito a chiarire la legge è stato l'emendamento Ducci e altri - che il ministro ha accettato - secondo il quale gli stanziamenti saranno commisurati all'entità delle commesse, ivi comprese quelle del primo anno. Ciò ha rappresentato un contributo veramente notevole al buon esito della legge, perché la rende idonea a rispondere effettivamente alle aspettative del paese.

Quindi, anche l'onorevole Ducci ha portato il suo contributo chiarificatore in questo caso ed io lo ringrazio per ciò che ha fatto; ma non tutte le modifiche che si propongono possono essere approvate. Quindi, se l'articolo 6 non è stato approvato come desiderava l'onorevole Ducci, e se è stato approvato, invece, il mio emendamento, non c'è niente di male.

Per quanto riguarda la legge, io voglio essere anche più preciso, e mi piace riportare in quest'aula un giudizio formulato il 4 giugno da un esperto in materia, Vito Dante Flore, in un articolo pubblicato nel *Globo* sotto il titolo « Cantieri navali ».

Vi chiedo scusa se vi tedierò con questa lettura, ma lo faccio perché noi possiamo tener conto di un giudizio il quale ci dice che la legge meritava effettivamente di essere approvata.

Scrive Vito Dante Flore: « Il disegno di legge, pur con le riserve e i pareri contrari che, in regime di libertà di opinione, non possono mancare, è stato, nel complesso, guardato favorevolmente. Ma, più che le opinioni... parlano i fatti già maturati, benché ciò possa sembrare prematuro, trattandosi di un provvedimento che attende di andare in vigore. Subito dopo l'annuncio della presentazione della legge, si è avuta notizia di un primo contratto per quattro motonavi da carico per 16 mila tonnellate circa, ordinate da un armatore di La Spezia. A questo primo contratto, secondo agenzie di stampa, seguirebbero altri contratti, molto importanti, per committenti nazionali ed esteri. Se si pensa all'attuale stato di depressione del mondo marittimo internazionale, non si può non convenire che gli inizi promettenti stanno ad indicare due dati positivi: in primo luogo che la legge, così come è stata disegnata, offre sufficienti possibilità perché le ordinazioni giungano ai nostri cantieri; in secondo luogo, che esiste una clientela nazionale ed estera potenzialmente interessata nelle ordinazioni a breve scadenza di un cospicuo lotto di nuove costruzioni. In altre parole, esistono le condizioni necessarie e sufficienti per garantire il successo del tanto atteso provvedimento ».

Più oltre, lo stesso autore ha posto in rilievo la necessità che si procedesse ad una rapida approvazione della legge, « perché mai come in questa occasione il meglio potrebbe dimostrarsi nemico del bene, in quanto le conseguenze di un ritardo sarebbero gravi, non solo perché il lavoro sta cessando in molti cantieri, ma anche perché molti contratti con l'estero saranno prevedibilmente perduti in seguito a detto ritardo ».

Non vedo il perché non si possa non essere d'accordo con il Flore, ed io mi auguro che il ministro, che ha tanto curato e che si è tanto interessato di questa legge, possa avere la soddisfazione di vederla diventare operante al più presto, perché non mancherà di dare quei fecondi frutti che si attendono a beneficio del paese.

Vi è, poi, un altro problema che va esaminato, onorevole ministro, che interessa lo sviluppo e il potenziamento della marina mercantile, ed è quello che riguarda la necessità di una riforma fiscale relativa all'esercizio della navigazione. Presso diverse nazioni si sta procedendo in questo senso, e, a mio avviso, è opportuno che anche in Italia si cerchi di riformare la nostra legislazione fiscale che riguarda l'esercizio della navigazione. Quindi,

non basta la legge sulle costruzioni navali, ma occorre anche una riforma della legislazione fiscale concernente l'esonero della navigazione, in modo che si possa pure risolvere completamente tale problema. Ho letto, pure, in questo campo, degli articoli che sono veramente interessanti, e poichè non intendo tediarvi, eviterò di leggerli. Tuttavia, il problema va posto all'attenzione del ministro e a quella del Parlamento.

Un altro punto sul quale non posso essere d'accordo con l'onorevole collega Ducci è quello che riguarda la questione degli stanziamenti per l'armamento libero e degli stanziamenti per i servizi sovvenzionati. L'onorevole collega ha fatto un paragone fra le due specie di servizi, e a questo proposito debbo dire che il paragone non mi è piaciuto. È sembrato quasi che lo Stato, intervenendo a favore dell'armamento libero, abbia compiuto qualcosa d'irregolare, abbia, cioè, regalato addirittura decine di milioni all'armamento libero, senza giustificato motivo. Mi permetto di rilevare, perchè mi sta a cuore soprattutto la difesa degli interessi del paese, che, pur approvando talvolta l'intervento statale in determinate attività, lo Stato non può e non deve limitare l'attività dei privati, i quali spesso contribuiscono in modo decisivo al progresso e al potenziamento dell'economia nazionale. Per quanto riguarda l'armamento libero debbo dire, per la verità, che esso ha contribuito molto alla ricostruzione della nostra marina mercantile, in quanto il tonnellaggio dell'armamento libero ha raggiunto in sede di ricostruzione addirittura i cinque sestimi del tonnellaggio complessivo della nostra flotta. Ora, come si può dire che il Governo non abbia fatto bene a venire incontro all'armamento libero, se tale armamento ha soddisfatto da solo la massima parte delle esigenze dei traffici del nostro paese? Io affermo che la politica del Governo in questa circostanza è stata giusta, è stata una politica onesta, perchè il Governo deve tener conto di tutte le attività che si svolgono nel paese, anche di quelle private e deve far sì che anche esse concorrano, nel migliore dei modi (insieme, s'intende, con le attività statali, o parastatali) a potenziare la nostra economia.

Lo Stato, a mio avviso, non deve creare freni alla libera iniziativa. L'iniziativa privata deve essere sorretta e stimolata, perchè talvolta lo Stato non può risolvere da solo certi problemi. Lo Stato ha solo il dovere di controllare le attività private affinché esse si svolgano secondo gli interessi generali e deve intervenire solo quando tali attività non sodi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

sfano detti interessi. Sono, quindi, lieto di cogliere l'occasione per rivolgere un plauso e un vivo ringraziamento a tutti coloro che nel campo dell'attività marinara parastatale (come la Finmare), e dei liberi navigatori, hanno contribuito alla ricostruzione della nostra marina, portandola al posto che attualmente essa occupa nel mondo.

Desidero che l'onorevole ministro — come del resto egli stesso ha prospettato al Senato — tenga presente la necessità di risolvere una buona volta i rapporti tra le due specie di armamento. Lo Stato deve garantire lo svolgimento dei servizi della Finmare, perché questi sono servizi di preminente interesse nazionale. Colgo, anzi, l'occasione per manifestare la mia viva ammirazione per la *Cristoforo Colombo*, che è pronta ad iniziare il suo viaggio per l'America, e che collegherà i porti di Genova e New York in soli otto giorni, e Gibilterra, con la medesima New York, in cinque. È una nave che onora il lavoro e la marina italiana; è una nave che fa onore al ministro della marina mercantile.

Dobbiamo far sì, quindi, che l'armamento sovvenzionato si sviluppi e si adegui alle sue necessità, ma dobbiamo fare in modo che si sviluppi e si adegui anche l'armamento libero alle proprie necessità, perché esso ha contribuito notevolmente al potenziamento economico del paese e perché dà pane e lavoro a migliaia di lavoratori.

Desidero inoltre prospettare all'onorevole ministro un altro problema: quello dello sviluppo delle attività armatoriali del sud. A Napoli il ministro ha partecipato al congresso internazionale della navigazione. Si è parlato di dare impulso all'attività marittima meridionale mediante la valorizzazione dei porti del Mezzogiorno: cioè di Napoli, Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Bari, Taranto. Tali porti hanno una posizione geografica particolarmente favorevole per i collegamenti tra occidente ed oriente e viceversa, per cui è necessario che siano adeguatamente potenziati e modernizzati, tenute presenti le caratteristiche economiche regionali e la loro funzione di centri di transito del traffico tra l'oriente e l'occidente, funzione che deve svilupparsi anche in relazione ai programmi che sono stati impostati per la valorizzazione delle prospettive economiche della Grecia, della Turchia, dello Stato d'Israele, del Libano, ecc.

Al riguardo debbo però far presente che rientra nel campo dell'attività armatoriale del sud la famosa legge della regione siciliana sull'armamento. In questa circostanza desi-

dero richiamarmi a quella legge perché recentemente vi sono stati nuovi attacchi sulla stampa, con un articolo di *Nautilus* su *24 Ore* e la replica di *Sicanus*. Si insiste sull'affermazione che quella legge non poteva essere approvata dalla regione siciliana. Quando fui relatore sul bilancio della marina mercantile (1952-53), dichiarai in quest'aula che mi sembrava, allora, inopportuno che della questione si parlasse dato che essa era stata deferita all'esame dell'Alta Corte siciliana. Ora l'Alta Corte siciliana ha deciso definitivamente e irrevocabilmente per la piena validità della legge ed il relatore, senatore Sturzo, e persona di così alta statura e di così grande prestigio che a nessuno può essere consentito di continuare a discutere sul provvedimento deliberato.

Dobbiamo, quindi, fare onore a quella legge, perché non è pensabile che non si possa applicare una legge la cui legittimità è stata pienamente riconosciuta dall'Alta Corte siciliana.

Vi è stato qualcuno che ha rimproverato all'onorevole ministro di avere dato disposizioni per dare esecuzione alla legge. Desidero in questa sede ringraziare l'onorevole Tambroni che si è reso conto dell'esigenza di dare attuazione a quel provvedimento già approvato e che, quindi, deve essere applicato. Se la regione siciliana ha deciso di varare una legge di questo genere, è evidente che ha riconosciuto che essa è necessaria per lo sviluppo delle attività armatoriali in Sicilia. Del resto, la Sicilia fa parte dell'Italia e qualunque beneficio viene arrecato alla Sicilia, lo arrechiamo all'Italia, dato che non si può fare distinzione tra siciliani ed italiani, perché i siciliani sono pure italiani, e non si può discriminare tra regione siciliana e Stato, poiché la prima è parte integrante del secondo. Per questi motivi quella legge deve essere riconosciuta valida da tutti gli organi ministeriali competenti. Rinnovo quindi il mio vivissimo ringraziamento all'onorevole Tambroni per aver deciso, molto opportunamente, di rendere operante quel provvedimento ed un particolare ringraziamento debbo pure rivolgere al sottosegretario onorevole Terranova il quale — non smentendo le tradizioni degli illustri parlamentari siciliani — si è vivamente battuto affinché il provvedimento stesso venisse pienamente riconosciuto.

Prima di chiudere il mio intervento, desidero prospettare, onorevole ministro, un argomento avente carattere speciale e che riguarda gli occasionali del porto di Palermo,

i quali attendono da tempo un provvedimento da parte del Ministero che riconosca il loro diritto ad una sistemazione, in sostituzione dei portuali effettivi che dovranno essere messi in quiescenza per raggiunti limiti di età o per malattia. Il sottosegretario onorevole Terranova — a cui è stata affidata da lei la materia che concerne i portuali di tutta Italia — e che tante benemerienze si è conquistate al riguardo — si è reso conto delle ragioni da me prospettate a favore degli occasionali di Palermo ed ha fatto tutto quello che è stato possibile fare per avviare la relativa pratica verso la risoluzione.

Ma gli occasionali stanno attualmente in continua ansia e vivono in uno stato di gravissimo disagio, perché non lavorano e soffrono la miseria e la fame.

Il provvedimento da me invocato in loro favore è più che giusto ed io faccio appello alla profonda nobiltà del suo animo e alla squisita sensibilità del suo cuore. affinché voglia compiacersi intervenire, con tutto il peso della sua personale autorità, in modo che detto provvedimento possa essere approvato, con quell'urgenza che il caso richiede, guadagnandosi, così, le benedizioni di tanti poveri lavoratori, che anelano a guadagnarsi il pane col sudore della loro fronte.

Ed ora posso avviarmi rapidamente alla fine del mio intervento perché l'ora è tarda.

Onorevole ministro, la prima tappa della nostra politica del mare ci ha condotti alla ricostruzione della nostra marina mercantile fino a raggiungere il tonnellaggio anteguerra, ma occorrerà ancora circa un milione di tonnellate perché il nostro tonnellaggio risulti il 5 per cento di quello mondiale, come era allora.

La seconda tappa ci condurrà dalla ricostruzione al consolidamento della nostra flotta rispetto a quella mondiale, e la terza ci dovrà condurre al potenziamento vero e proprio, il quale avrà come traguardo finale il programma che sarà raggiunto dal compimento del decimo anno di applicazione della nuova legge sulle costruzioni navali.

Orbene, la nostra politica marinara dovrà avere come suo presupposto, se vuole essere veramente una grande politica, il raggiungimento del fine di dare all'Italia una grande marina mercantile, perché il nostro paese ha veramente bisogno di una tale marina, formidabile strumento che crea ricchezza, porta benessere, contribuisce al progresso civile e sociale dei popoli, e quindi, nel caso nostro, del popolo italiano.

Ma se questa dovrà essere la nostra politica marinara del futuro, è sempre attuale il quesito che contrappone alla marina mercantile e al suo potenziamento l'aviazione civile e il suo progresso. Diventa, quindi, più che naturale la domanda: cosa avverrà, nel futuro, quando il mezzo aereo avrà raggiunto uno sviluppo certamente notevole? La marina mercantile sarà costretta a soccombere di fronte all'aviazione civile, utilizzando questa ultima mezzi sempre più veloci e più capaci? Sarà, allora, il mezzo aereo in condizione di poter soppiantare il mezzo navale?

Io ho esaminato a fondo la questione e posso dire che finora il mezzo aereo ha agito come un mezzo complementare del mezzo navale; i due mezzi, cioè, si sono integrati a vicenda, nel senso che l'aereo ha soddisfatto determinate esigenze dei traffici, le quali sono proprie di tale mezzo, e la nave, invece, ha soddisfatto altre esigenze, le quali non possono e non potranno certamente essere soddisfatte dall'aereo in avvenire.

Il progresso porta alla ribalta nuovi mezzi e li pone a disposizione dell'umanità. I mezzi vecchi, però, non si annullano e continuano ad assolvere ai loro compiti.

Noi sappiamo cosa avviene fra strada e rotaia. La motorizzazione fa passi da giganti, ma la ferrovia si adegua ai tempi nuovi, resiste e combatte, e non muore, perché si perfeziona utilizzando nuovi sistemi di trazione, per far raggiungere ai convogli ferroviari maggior velocità, migliorando le attrezzature degli impianti e rendendo più gradevoli i viaggi.

Noi sappiamo che anche i mezzi navali hanno subito notevoli perfezionamenti, e ne può far fede quella *Cristoforo Colombo*, a cui ho già accennato, vera città galleggiante e meravigliosa turbonave, la quale è pronta a salpare per portare nel mondo la prova del grande valore dei nostri tecnici che l'hanno progettata e delle maestranze che l'hanno costruita. Nessuna preoccupazione, quindi, deve nascere in noi in merito al nostro proposito di voler dare corso ad una grande politica marinara, per dotare il nostro paese di una grande marina mercantile. I frettolosi si avvarranno, come finora hanno fatto, dell'aereo; ma vi sono gli altri, e sono i più, i quali spesso non hanno fretta e vogliono fare viaggi comodi, con mezzi nei quali si possa godere di ogni *comfort*. E questi mezzi sono rappresentati, e lo saranno anche in seguito, dalle meravigliose navi tipo *Cristoforo Colombo* e da altre che saranno costruite nel futuro, certamente anche più belle di quelle attuali.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

Noi sappiamo altresì che l'energia atomica darà il mezzo agli aerei di giungere da Roma a New York in 5 o 6 ore. Ma l'energia atomica sarà anche utilizzata dalle navi, come fanno fede i due sottomarini atomici costruiti e messi in servizio dall'America. Quindi, sarà possibile ridurre il costo del trasporto navale, anche per la maggiore velocità che le navi potranno raggiungere. Perciò, sotto questo punto di vista, non dobbiamo avere alcuna preoccupazione.

Onorevole ministro, ho guardato per la nostra marina mercantile anche al futuro. Sono sicuro che anche lei ha per essa pure guardato al futuro. In questo momento, sono lieto di ringraziarla per quello che ella ha fatto a favore della marina mercantile italiana, perché la sua opera è stata tutta rivolta a recare il massimo beneficio ai lavoratori di questo settore, a coloro cioè che traggono sostentamento e benessere dal lavoro marittimo e dalle attività collaterali. Mi auguro che, continuando nell'opera già intrapresa, possano essere gettate le basi perché la marina italiana, in un prossimo futuro, possa essere veramente una grande e bella marina, che porti il massimo contributo di benessere, di progresso e di civiltà al popolo italiano e a tutti gli altri popoli del mondo. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

BERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, parlerò brevemente su taluni aspetti della politica dei trasporti in Sicilia.

Nel corso di questa discussione ho ascoltato l'intervento dell'onorevole Fumagalli il quale si lamentava del fatto che il bilancio dei trasporti dedica relativamente troppa attenzione alla Sicilia. Probabilmente l'onorevole Fumagalli non ha mai viaggiato nella nostra isola. Se la situazione dei trasporti in Sicilia fosse com'è nella regione dell'onorevole collega, cioè in Lombardia, non staremmo qui a parlare; ma essa è tale che siamo obbligati a parlarne in tema di bilancio per attirare l'attenzione del ministro su alcuni miglioramenti che sono assolutamente necessari. Certo su alcuni settori si sono fatti dei passi avanti, è stato, per esempio, affrontato il problema della elettrificazione dei trasporti in Sicilia su alcune delle linee principali. Ma come siamo in ritardo nella esecuzione dei programmi annunciati nel 1948 e nel 1949!

L'elettrificazione della linea Messina-Palermo avrebbe dovuto essere ultimata nel dicembre 1952. In realtà è stata elettrificata

solo la tratta Barcellona-Messina, cui si è aggiunta alla fine del 1953 la tratta Barcellona-Sant'Agata; cioè meno di metà di quanto avrebbe dovuto esser pronto alla fine del 1952. Sempre secondo il progetto, nel 1952 avrebbero dovuto essere ultimate le tratte Messina-Catania e Catania-Siracusa. Ora nulla è stato fatto fino ad oggi, se si eccettua il primo palo piantato a Catania nel 1953, all'inizio di quella campagna elettorale che doveva concludersi nel modo che tutti sappiamo.

In realtà, avviare finalmente a soluzione il problema ferroviario siciliano significa modificare l'indirizzo della politica dei trasporti perseguito dalle vecchie classi dirigenti italiane, dalla unificazione fino al fascismo, nei riguardi del Mezzogiorno e delle isole, indirizzo che non risulta — a nostro avviso — sostanzialmente modificato, anche se si è dato inizio — lo riconosciamo — con molta lentezza ad alcuni lavori di potenziamento; significa cioè che il problema dei trasporti ferroviari dell'isola (come degli altri trasporti del resto) va visto — se si intende risolverlo — come un problema di rinascita nel quadro del rinnovamento profondo dell'economia siciliana, non come un problema al quale si possano dare soluzioni di ripiego, diluite nel tempo e dettate, come spesso capita nel Mezzogiorno e in Sicilia soprattutto, da circostanze elettorali. Avviare a soluzione questo problema significa correggere in senso regionale e nazionale i difetti di nascita delle ferrovie siciliane non rispondenti agli interessi economici generali della regione e della nazione stessa; significa dare alle ferrovie siciliane quella potenzialità necessaria perché possano innestarsi, senza soluzione di continuità, al ritmo e alla potenzialità delle altre linee della rete della nazione. Ora, nonostante la intensificazione dei traffici viaggiatori e merci in Sicilia, non si è provveduto a migliorare in maniera sensibile la consistenza del materiale rotabile che è del tutto insufficiente rispetto alla media nazionale. Infatti la dotazione dei mezzi risulta inferiore al periodo prebellico con conseguente situazione di grave disagio per i viaggiatori costretti spesso a viaggiare in piedi in vetture sovraffollate. Vi è un abisso tra il modo come si viaggia in Sicilia e il modo come si viaggia nelle grandi linee dell'Italia settentrionale e centrale.

Quali sono le soluzioni concrete per adeguare l'esercizio ferroviario alle esigenze del traffico siciliano? Io vorrei, qui, presentare alcune istanze all'attenzione del ministro.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

Per quanto concerne la linea Palermo-Messina, più volte si è data l'assicurazione che i lavori di elettrificazione saranno intensificati. Anche a voler credere a tali assicurazioni va notato però che l'elettrificazione da sola non risolverebbe i problemi della circolazione, in quanto, almeno su alcuni tratti, come quello da Palermo a Fiumetorto, occorre provvedere con rapidità al doppio binario. I lavori relativi sono stati iniziati solo per il tratto Altavilla-Fiumetorto ma procedono molto lentamente. Vorremo conoscere dal ministro in quanto tempo s'intende provvedere al raddoppio di tutto il tratto Palermo-Fiumetorto.

Per la Siracusa-Messina occorrerebbe realizzare la promessa, fatta da parecchio tempo, della elettrificazione di tutta la linea. Ciò permetterebbe il transito di convogli più pensanti e più celeri. L'elettrificazione però non è sufficiente nemmeno qui: almeno per il tratto Lentini-Messina occorre provvedere al raddoppio del binario, se veramente si vogliono ottenere tutti i risultati che ci si ripromettono.

Le linee Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa, però, sono nel complesso le linee siciliane che vanno meno peggio; ce ne sono di più sacrificate e sono quelle interne che fanno capo alle province di Ragusa, Agrigento, Caltanissetta ed Enna. Per esempio, la Palermo-Agrigento un tempo usufruiva di treni rapidi, mentre oggi non ne ha più per delle ragioni esposte in parecchie occasioni dal ministro ma, a mio giudizio, senza fondamento. Davvero non si riesce a comprendere perchè vi debbano essere 4 treni rapidi sulla Palermo-Trapani — e noi siamo ben contenti che vi siano — e nessuno sulla Palermo-Agrigento, così come non ve ne sono sulla Agrigento-Caltanissetta-Enna.

Ma vi è un'ultima categoria di linee ferrate in Sicilia più sacrificata ancora ed è quella delle linee interne secondarie servite addirittura da treni trogloditici sui quali si viaggia in una maniera tale che non può essere immaginata da chi non ha provato. Tempo fa, il direttore generale delle ferrovie dello Stato ha fatto una visita in Sicilia, si dice per preparare i presupposti ambientali e psicologici per la soppressione delle linee a scartamento ridotto che avrebbero dovuto essere — questo almeno era in progetto — sostituite da linee automobilistiche.

In quella occasione la stampa ha pubblicato alcuni fatti che io sottopongo all'attenzione dell'onorevole ministro. Pare che il direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegner Di Raimondo, sia parente dei titolari di una società Di Raimondo che ha sede

a Modica, la quale effettua una concorrenza alle ferrovie dello Stato per i viaggiatori sulle linee Catania-Siracusa-Modica-Ragusa-Vittoria e viceversa. Si tratta di linee notoriamente attive, ben servite dalle ferrovie dello Stato, per cui non dovrebbe essere consentita la concorrenza su strada.

Comunque sia, gli interessi siciliani non consentono questa soppressione delle linee a scartamento ridotto che pare sia stata progettata — attendo che l'onorevole ministro lo dica — per alcune linee. Non soltanto, ma vi sono delle linee a scartamento ridotto che, per una serie di motivi, sono destinate in Sicilia ad assumere sempre maggiore importanza. Io ho già avuto occasione di attirare, per esempio, l'attenzione dell'onorevole ministro sulla linea Agrigento-Castelvetrano. È una linea a scartamento ridotto, l'onorevole ministro lo sa, che è estremamente difficile poter utilizzare soprattutto per i trasporti delle merci, ed è lenta, incomoda, fastidiosa per i viaggiatori.

Ora c'è da considerare la necessità di trasformare questa linea dallo scartamento ridotto allo scartamento normale. Ciò è motivato da un fatto economico di grande importanza, ossia la messa in opera del bacino del Carboi, che aumenterà di una decina di volte la produzione agricola di tutta una importante zona di quella parte della Sicilia. Questa produzione che sbocchi avrà? Dove sarà trasportata? Questo è uno degli argomenti, ma ve ne è un altro. L'onorevole ministro sa che la ricerca dei petroli che si effettua in Sicilia, soprattutto per tutto il tratto che va da Ragusa ad Agrigento, e da Agrigento fino a parte della provincia di Trapani, incomincia a dare dei risultati.

Quindi la trasformazione di questa linea da scartamento ridotto a scartamento normale diventa un fatto di grande importanza e forse un fatto urgente. Gli agrumi, il petrolio, lo zolfo e gli uomini (che sono anche una cosa estremamente importante, onorevole ministro, più importante certamente delle merci) esigono che la situazione della Agrigento-Castelvetrano sia considerata subito e non si aspettino 10 anni.

Vogliamo aspettare che i bisogni che ora si annunciano siano diventati non soltanto urgenti tra qualche anno ma tali da non poter essere soddisfatti per un certo numero di anni — perchè occorre tempo per la trasformazione — così da recare danno all'economia nazionale? Bisogna provvedere oggi. Se si vuole che la linea Agrigento-Castelvetrano possa funzionare a scartamento normale e

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

rispondere alle esigenze economiche della regione e, io direi, della nazione, a tempo debito, bisogna porsi immediatamente il problema. È ben vero che l'onorevole ministro a me ha detto che tale questione è di competenza del Ministero dei lavori pubblici; ma a noi pare che essa sia di competenza tanto del Ministero dei lavori pubblici quanto del Ministero dei trasporti, e a noi pare anche che il Ministero dei trasporti possa porre la questione in tale maniera che essa abbia adeguata soluzione.

Vi è tutto il problema delle linee ferroviarie di quella zona meridionale della Sicilia compresa fra Siracusa, Ragusa, Agrigento e Castelvetro. Vi è la possibilità di completare nella zona efficiente un periplo ferroviario della Sicilia (le linee relativamente efficienti, vanno oggi da Siracusa a Messina e da Messina a Palermo e a Trapani) assicurando un efficiente linea ferrata a scartamento normale da Trapani ad Agrigento e da Agrigento a Siracusa.

Lo sviluppo del turismo in Sicilia, i recenti fondi stanziati dalla regione per nuove costruzioni alberghiere e per lo sviluppo turistico, nel quadro fondamentale dello sviluppo economico di quella zona della Sicilia, rendono necessario di considerare il problema dello sviluppo delle linee ferroviarie in quella parte della regione con spirito nuovo, moderno, largo, non proponendosi di sopprimere quelle linee a scartamento ridotto, ma proponendosi di trasformarle e potenziarle nel quadro generale dell'auspicata rinascita della Sicilia.

Recentemente sono stati presi alcuni provvedimenti per il miglioramento degli orari. Per quanto concerne il collegamento della Sicilia, della Calabria, delle Pughe e della Basilicata con l'Italia centrale e settentrionale, è stato istituito un treno denominato «freccia del sud». Questi provvedimenti hanno però il più delle volte carattere coreografico e spettacolare anziché sostanziale. Riconosciamo tuttavia che questo è un treno utile e vorremmo che da esso si potessero trarre ancora maggiori vantaggi.

La «freccia del sud» riesce certamente a realizzare alcuni collegamenti fra l'Italia settentrionale e alcune regioni dell'Italia meridionale, soprattutto Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia; ma per quanto concerne la Sicilia questo collegamento avviene soltanto con alcuni grandi centri: Palermo, Messina, Catania e Siracusa. Non vi sono infatti, coincidenze rapide con altre province che possano rendere utile la «freccia del

sud» anche per Enna, Caltanissetta, Agrigento e Ragusa. Accade perciò che mentre il treno impiega 10 o 11 ore sul tratto Milano-Napoli, ne impiega poi 18 sul tratto Napoli-Agrigento e 8 sul tratto Messina-Agrigento. Ciò perché i treni, sulle linee di queste ultime province siciliane, continuano ad osservare i vecchi orari e non è stata considerata nessuna coincidenza, non è stato messo l'orario generale di queste province in coincidenza con questo treno. Così la «freccia del sud» si presenta ancora per la Sicilia come un treno coreografico che serve soltanto due o tre dei principali capoluoghi di provincia siciliani.

Vorremmo ancora una volta attirare l'attenzione del Ministro sugli aspetti più tragici della situazione dei trasporti in Sicilia. Parecchie volte abbiamo presentato interrogazioni in merito alle stazioni prive di luce elettrica e che ancora devono servirsi di lumi a petrolio. Abbiamo visto quel che accade in queste stazioni durante l'inverno, nelle notti di maltempo, quando i lumi si spengono e il treno si ferma al buio in quelle stazioni dove non si riesce ad accendere un lume per le necessarie segnalazioni. Il Governo ha dato assicurazioni...

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo già fatto parecchio.

BERTI. Ma 3 o 4 anni sono trascorsi ed io vedo ancora questi lumi a petrolio, almeno nelle stazioni per le quali passo più di sovente. Probabilmente in qualche stazione avrete portato la luce elettrica, ma per la maggior parte delle stazioni il problema rimane e non credo che sia così difficile da risolvere.

In totale, 3 o 4 anni fa vi erano più di una trentina di stazioni in queste condizioni. Se qualcuna è stata già servita, ne resteranno 15-20 e si può in un periodo relativamente breve portare la luce elettrica in queste stazioni che sono spesso su linee principali, come per esempio sulla Palermo-Agrigento. Non sono su linee a scartamento ridotto, ma su linee normali che congiungono il capoluogo di provincia al capoluogo di regione o al continente.

Insieme con questo bisognerebbe considerare il problema dei vagoni. I peggiori vagoni, le automotrici più vecchie e con i più gravi difetti sono in Sicilia. I nostri colleghi dell'Italia settentrionale che qualche volta, per esigenze politiche o per turismo, vengono in Sicilia, rimangono stupiti (non noi che siamo abituati a viaggiare su questi treni) del salto di livello che si ha passando da una ferrovia dell'Italia settentrionale e centrale o anche delle prin-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

cipali ferrovie dell'Italia meridionale alle ferrovie della Sicilia. E non parlo delle piccole ferrovie interne che riuniscono i piccoli centri, non parlo delle ferrovie a scartamento ridotto, ma delle linee che congiungono alcuni dei capoluoghi di provincia della Sicilia.

Per cui voglio dire — concludendo — che le osservazioni dell'onorevole Fumagalli sul fatto che il Governo farebbe particolare attenzione ai trasporti in Sicilia, disgraziatamente non corrispondono al vero. Disgraziatamente se qualcosa è stata fatta sulle principali linee, — ed è stata fatta con maggiore lentezza di quanta ne richiedessero i primitivi progetti — moltissimo ancora resta da fare e noi chiediamo al Governo che tenga in considerazione queste nostre richieste, che non sono le richieste di una parte, ma sono le richieste più o meno formulate esplicitamente da tutti i deputati siciliani. (*Applausi a sinistra*).

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

GIANQUINTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel febbraio scorso ho avuto l'onore di presentare al ministro della marina mercantile e ai ministri dell'industria e del bilancio una interpellanza sulla necessità di un piano organico di ricostruzione e di ammodernamento della società « Adriatica » di navigazione, che ha sede in Venezia. L'interpellanza non è stata discussa. L'argomento però venne sollevato da diversi settori in Senato durante il dibattito di questo bilancio. Ed io qui mi sarei limitato a richiamare il problema, se la sua risposta, onorevole ministro, mi avesse convinto. Ella, invece, non mi ha persuaso. Giudico che la risposta da lei data ai vari oratori intervenuti nell'altro ramo del Parlamento sia più dilatoria che impegnativa. Stante la gravità eccezionale del problema, sono costretto perciò ad una trattazione piuttosto di fondo del problema stesso.

È noto che l'« Adriatica » è una delle quattro società che costituiscono la Finmare. Prima della guerra essa possedeva 41 navi per 140 mila tonnellate di stazza lorda e gestiva 25 linee nelle vaste aree che vanno dall'Adriatico al Mediterraneo orientale, al Mar Nero. La guerra distrusse praticamente la flotta. Sopravvissero soltanto tre navi per 15 mila tonnellate di stazza. Oggi possiede 16 navi per 49 mila tonnellate, gestisce soltanto 11 linee, e non tutte con adeguata efficienza. Sei navi hanno superato i 20 anni. Il *Diana*, per esempio, ha 31 anni, l'*Abbazia* 43 anni, il *Capidoglio* 44 anni. E l'impresa gestisce

con queste navi il servizio turistico. La vita grama della società ha recato gravi danni all'economia generale del Veneto, ed ha prodotto anche danni di notevole entità al personale. Il personale a terra è diminuito di circa 200 unità: di altrettante unità è diminuito il personale dello stato maggiore. Vi sono, per esempio, dei dipendenti i quali sono rimasti fermi al grado di terzo ufficiale e hanno più di 50 anni di età; e si capisce perché mancano le navi e quindi viene meno ogni sfogo di carriera.

Interessante poi è vedere le statistiche che riguardano la ricostruzione della flotta della Finmare. Onorevole ministro, queste statistiche indicano che l'Adriatica e il Lloyd triestino sono stati negletti rispetto alle altre due imprese dello stesso gruppo Finmare, che hanno sede nel Tirreno. Il tonnellaggio costruito dal 1949 per la Finmare è stato ripartito così: l'85 per cento attribuito ai gruppi del Tirreno, il 2 per cento in comune ai due versanti, il 13 per cento soltanto alle due società che hanno sede in Adriatico.

Ella, onorevole ministro, nella discussione al Senato ha riconosciuto apertamente che in Adriatico si sono avuti i danni maggiori della guerra, e noi siamo perfettamente d'accordo. È vero: l'Adriatico è il mare che più ha sofferto delle conseguenze della guerra. Ma io chiedo quale è stata la politica del Governo in Adriatico? Come è stata fronteggiata da parte del Governo la grave situazione in cui l'Adriatico si è trovato in conseguenza della guerra? Quali misure concrete avete preso per mettere la nostra marina in grado di mantenere almeno quelle posizioni che aveva prima della guerra? Quali provvedimenti avete assunto per aiutare la nostra marina a fronteggiare il grave assalto della concorrenza delle marine estere in Adriatico? Oggi la situazione è grave, ed è grave perché ci troviamo di fronte ad un vero e proprio assalto scatenato dalla concorrenza estera. Comincia la vostra alleata, l'America, che batte la concorrenza nei nostri confronti, per i servizi da Trieste a New York. La Jugoslavia, la Grecia, la Turchia, l'Egitto, lo Stato di Israele potenziano continuamente le loro flotte e battono quelle linee dove la nostra bandiera aveva un tempo l'assoluta preminenza. Per quanto riguarda la Jugoslavia, ad esempio, è pacifico che la sua marina ha superato la consistenza e l'attività di un tempo. Per il nord d'Europa essa offre già partenze settimanali sia da Fiume che da Trieste, ed ha un vasto programma di costruzioni, per il quale ha stanziato 83 miliardi di dinari. Con queste

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

navi presto la Jugoslavia sarà in grado di concorrere anche nei traffici tra i porti dell'Adriatico e la Sicilia, Napoli e Malta. Onorevole ministro, non passerà molto tempo che comparirà anche in Adriatico la bandiera germanica!

La concorrenza alla nostra marina si spinge al punto di ingaggiare nostro personale sulle navi estere; si ingaggiano camerieri, maestri di camera, tutto il personale necessario onde rendere più confortevole ed efficiente il servizio turistico.

Voi sapevate tutto questo! Non potevate ignorare, voi del Governo, il possente affermarsi, in Adriatico, della marina estera; non potevate ignorare che ciò poneva in pericolo le nostre posizioni in Adriatico. Come avete reagito, come avete protetto queste posizioni, la nostra flotta, la nostra economia marittima? I dati, da lei non smentiti, che ho citato prima, indicano la politica del Governo. Se le società che hanno sede in Adriatico hanno ricevuto soltanto il 13 per cento del tonnellaggio, mentre per quelle del Tirreno siamo all'82 per cento, ciò vuol dire che il Governo considera il mare Adriatico come un mare di secondaria importanza.

Ciò è confermato anche dalla ripartizione delle linee, altro fatto pacifico, accettato da tutti e non smentito da nessuno. Le linee sono state fatte gravitare in prevalenza assoluta sul Tirreno. Il Governo ha così creato, con la sua politica, un grave squilibrio fra l'Adriatico e il Tirreno, sicché si sono stabilite le condizioni per lo sviluppo della concorrenza straniera in Adriatico.

Non vorrei dire delle cose che servissero ad accendere la rivalità fra l'uno versante e l'altro, fra Genova e Venezia: noi siamo i rappresentanti della nazione ed occorre che ci sforziamo di interpretare in senso unitario i problemi nazionali. Non mi lamento che voi abbiate dato assistenza al Tirreno, devo però constatare che avete posto in secondo piano il mare Adriatico; questo mare è da voi non dico abbandonato, ma certamente negletto, considerato — ripeto — un mare di secondo rango.

Perché, questa vostra politica? Vi è una triste logica in questo scandimento di rango del mare Adriatico, ed essa deriva dalla rottura della politica del Governo con l'oriente. I porti adriatici — non dico cosa nuova — sono in funzione degli scambi con l'oriente. Una volta che avete sbarrato la via a questi scambi, è chiaro che l'Adriatico, per l'Italia, diventa un mare di secondaria importanza.

Quindi, la crisi della nostra marina in quel mare, la crisi della nostra economia marittima, l'avete creata voi stessi, con le vostre stesse mani, che sono guidate dagli interessi dell'imperialismo americano.

Ma tuttavia la forza delle cose, la forza dei fatti, prevale sulla pervicacia del vostro indirizzo e richiede un mutamento radicale e profondo di tutta la politica del Governo. Oggi da tutte le parti si reclama a gran voce, con insistenza e con forza, la riapertura piena dei traffici con l'oriente; ed io debbo dar lode innanzi tutto al relatore, l'amico onorevole Gatto, che lo ha scritto nella relazione, e debbo ricordare qui anche un ordine del giorno votato all'unanimità il 6 marzo scorso al consiglio provinciale di Venezia (a maggioranza democristiana), con cui si chiede il ripristino dei tradizionali collegamenti fra i porti adriatici e quelli bulgari, romeni e russi, fino a Odessa. Proprio stasera leggevo in un giornale che non è comunista, né filocomunista, né amico nostro — il *Mondo economico* — un articolo nel quale si osserva come anche la Germania di Adenauer guardi con estremo interesse all'est, e riporta l'articolo di un giornale tedesco che fra l'altro dice come non bisogna perdere ogni possibilità ed ogni opportunità per intraprendere scambi intensi con l'est europeo e asiatico. Il giornale riporta anche un interessante articolo di Wilson sui contatti della delegazione laburista inglese con il ministro del commercio estero cinese. Vi è l'indicazione dei prodotti e delle merci che la Cina richiede agli Stati europei: fra l'altro, sono comprese le navi. E pensare che i nostri cantieri hanno bisogno, per lavorare, di costruire navi.

Dicevo, quindi, che è la stessa forza delle cose ormai che si impone e che impone a voi un mutamento profondo della vostra politica. È necessario, onorevole ministro, che il Governo si impegni a superare la condizione di inferiorità sulla quale la sua politica ha messo il mare Adriatico. Occorre prendere delle misure concrete: innanzi tutto, bisogna partire dal campo della ripartizione delle linee: per le linee che vanno verso il levante ed oltre Suez, bisogna stabilire la prevalenza dei porti che sono sull'Adriatico. Bisogna potenziare la nostra flotta nell'Adriatico e cominciare col potenziare e ammodernare la flotta della società « Adriatica » di Venezia.

Ella, onorevole ministro, conoscerà indubbiamente la mozione unitaria delle commissioni interne dell'impresa, mozione che fa onore ai lavoratori dell'« Adriatica » e a

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

tutti i lavoratori italiani: è uno dei documenti che indicano come i lavoratori siano già nel ruolo di classe dirigente; mozione che ha avuto un'eco favorevolissima non soltanto in Venezia e nel Veneto, ma anche sull'intera stampa del paese che si occupa dei problemi del mare. Nella mozione si chiedono prima di tutto delle misure urgenti per realizzare al più presto la costruzione di 5 navi, e si indicano anche le linee dove impiegare queste navi. Si chiede, inoltre, un piano adeguato alla soluzione del problema che angustia la vita della società, soprattutto un piano di ricostruzione e di ammodernamento della flotta.

Ho meditato, onorevole ministro, sulle dichiarazioni che ella ha fatto al Senato, e francamente, come dicevo prima, ho avuto l'impressione che ella non abbia voluto o potuto assumere degli impegni, ha assunto soltanto una posizione dilatoria. Ella ha detto: « Il ministero è a conoscenza della situazione (si discuteva appunto la mozione sull'« Adriatica ») e ha prospettato a quello del tesoro l'opportunità di provvedere alla attuazione immediata di un piano limitato di costruzioni per le società di preminente interesse, onde le stesse possano essere dotate, nei limiti delle possibilità del bilancio, di una flotta che risponda alle necessità del momento ».

Ora, onorevole ministro, a lei si poneva semplicemente questo quesito: « Quali impegni il Governo assume in ordine alla mozione che le commissioni interne hanno votato a favore dell'« Adriatica »? Ella, onorevole ministro, ha cercato soltanto un protesto dilatorio, ha tentato di allargare il problema a tutto il gruppo della « Finmare ». Onorevole ministro, che cosa significa quello che ella ha detto, e cioè che il ministero ha prospettato al tesoro queste esigenze? Ripeto, ella ha assunto una posizione debole, remissiva, non ha preso un impegno, non ha dimostrato di essere deciso a lottare perchè il Ministero del tesoro dia i fondi dei quali l'economia marittima ha assoluto bisogno. Che cosa vuole dire prospettare l'opportunità di provvedere a queste esigenze? Bisogna parlare, invece, in termini di necessità, di urgenza e di inderogabilità. Infine, questo piano di cui ella parla che tonnellaggio prevede? Quanta parte di questo tonnellaggio dovrà andare al gruppo della « Finmare »? Quanta parte di esso andrebbe al Tirreno, quanta parte all'« Adriatica »? Questi sono i quesiti che io le pongo e sui quali mi illudo di avere una risposta, signor ministro. È vero che ella ha parlato dell'impegno di

costruzione due navi per l'« Adriatica », ma non basta. La mozione prospetta l'assoluta necessità, anzi l'urgenza di provvedere alla costruzione di almeno 5 navi, se non sbaglio, e anche su questo punto desidero avere dei chiarimenti.

In sostanza, non cesserò di insistere su questi problemi. Ella, onorevole ministro, certamente potrà capitare a Venezia tra qualche settimana, in questa estate, e si troverà in una città splendida, meravigliosa, ma dietro questo scenario, unico al mondo, si nascondono immensi dolori, infinite sofferenze e piaghe profonde, e sono appunto queste piaghe che ella, onorevole ministro, ed il suo Governo, avete il dovere di guarire. Quali impegni concreti il Governo intende assumere di fronte al Parlamento ed al paese, in ordine ai problemi posti dalle commissioni interne dell'« Adriatica »? Onorevole ministro, ella deve tener conto anche delle esigenze dei nostri cantieri, i quali, particolarmente i piccoli e medi cantieri, vivono una vita difficile.

Il cantiere Breda — che è diventato particolarmente caro al cuore di tutti i veneziani — attraversa ancora una volta un'ora buia e grave. Il 19 maggio 1954 l'associazione degli industriali di Venezia inviava alla camera confederale del lavoro di Venezia, alla C. I. S. L. ed all'U. I. L. la seguente lettera: « Ai sensi e per gli effetti dell'accordo interconfederale 21 aprile 1950, vi comunichiamo che la nostra associata Cantiere navale Breda ci ha notificato il proprio intendimento di procedere al licenziamento, per riduzione di personale, di n. 67 operai e cinque impiegati. Il provvedimento che l'azienda è costretta ad adottare deriva da un'acuta carenza di lavoro in vari importanti settori del cantiere, aggravata dalla mancanza di qualsiasi probabilità di assumere prossimamente commesse importanti ».

È un ben triste commento, onorevole ministro, alla sua legge, che ho sentito magnificare stasera da un collega.

Certo è che il cantiere navale Breda licenzia con queste fosche prospettive: non vi è lavoro e non vi sono neanche prospettive di lavoro. Si sta sviluppando a Venezia una larga lotta unitaria di lavoratori, cui partecipano anche altre categorie economiche della città. Il cantiere Breda deve vivere: i lavoratori chiedono che quella sua promessa di assegnazione di una navicella di 1.600 tonnellate diventi una realtà e non rimanga un'assegnazione sulla carta. Possiamo avere questa piccola nave che ci permetterebbe di respirare una boccata di ossigeno? È chiaro

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

che l'unità di quel tonnellaggio non risolve i problemi del cantiere della Breda, ma ci darebbe il mezzo di tirare avanti.

Quali prospettive di lavoro garantisce al cantiere Breda? Si può sbloccare la situazione con l'Unione Sovietica, che è pronta a commettere delle navi al cantiere Breda, del quale è una delle clienti?

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. È in corso una fornitura di navi per la Polonia.

GIANQUINTO. La ringrazio di questa notizia, che non sapevo e che apprendo con gioia. Speriamo che i negoziati non si trascinino a lungo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. In questi giorni li ho facilitati in tutti i modi.

GIANQUINTO. Grazie. Vorrei avere anche sue assicurazioni in merito agli altri cantieri di Venezia.

Desidero accennare al problema del porto, dove la situazione permane grave, malgrado l'apparenza delle cifre.

So già, onorevole ministro, quello che ella pensa in questo momento. Del resto, lo ha detto, nell'ottobre scorso, in sede di discussione del bilancio. Ella pensa: ma che vogliono questi veneziani? Nel 1953 hanno avuto un totale, fra merci imbarcate e sbarcate di 5.771.110 tonnellate di traffico, superiore di 1.595.495 tonnellate rispetto al 1938. Ella dirà ancora, onorevole ministro, che queste cifre indicano una posizione straordinaria in favore del porto di Venezia; dirà che il nostro porto ha, in questo momento, una attività mai riscontrata nella sua storia.

Qui bisogna che io torni a ribadire che non si può sommare il traffico dei due porti. Queste cifre, che sono reali, indicano — ella me lo insegna, onorevole Tambroni — il traffico globale del porto industriale di Marghera e del porto commerciale di Venezia.

Sono due cose completamente distinte e diverse. Il traffico inerente al porto industriale di Marghera è stato, nel 1953, pari a 4.092.270 tonnellate (si è raddoppiato il traffico del 1938). Il porto commerciale ha avuto, invece, nel 1953, un traffico di 1.678.840 tonnellate di merci. Questo porto si trova al di sotto di ben 600 mila tonnellate rispetto al livello medio anteguerra.

Vi è, quindi, un *deficit* grave nell'attività del porto commerciale di Venezia. Tale *deficit* si ripercuote sul complesso economico che grava sul porto stesso. Guardiamo le cifre. Esse indicano che, per quanto riguarda il porto industriale di Marghera, 2.640.313

tonnellate di merci sono date da oli minerali diretti alla raffineria. Il resto è costituito da carbone, da bauxite, da tutti gli altri materiali che servono alla lavorazione delle industrie di Porto Marghera. Tutte le operazioni di carico e scarico non riguardano affatto le categorie economiche che operano nel porto commerciale di Venezia, perché vengono effettuate con gli impianti e con il personale delle industrie. Rimangono estranei la compagnia portuale, gli assicuratori, gli spedizionieri, i gestori di depositi e di magazzini di Venezia: tutti gli operatori economici del porto commerciale di Venezia non sono toccati dal traffico che va a Porto Marghera. E la prova è data dal fatto che i lavoratori del porto di Venezia lavorano dalle 12 alle 15 giornate al mese. Questo non solo indica carenza di traffico, ma anche la crisi che perdura nel porto.

Ora, se le cose andassero a gonfie vele, è chiaro che non vi sarebbe questa carenza di lavoro fra i portuali di Venezia.

Bisogna poi aggiungere che alla crisi profonda del porto commerciale di Venezia contribuisce anche l'erosione, non in senso fisico, dell'*hinterland* del porto stesso, che è molto vasto, perché va da Bologna a Modena, a Brescia, a Bolzano e Udine.

Nel novembre 1952 è stato convocato a Venezia un convegno di operatori dell'*hinterland* del porto di Venezia, e indubbiamente presso il suo Ministero ci sono gli atti, e la prego, signor ministro, di darvi un'occhiata, per controllare se quello che le sto per dire sia vero o no. Il convegno ha provato, attraverso una inchiesta, che su 228 aziende che operano nel retroterra, 203 sono costrette a servirsene dei porti lontani: Padova, Vicenza, Verona, Murano, financo per le conterie, caricano a Genova, disertando il porto di Venezia, perché a Venezia non vi sono linee regolari che assicurino il pronto caricamento delle merci. Ricordo qui una voce non sospetta, quella dell'onorevole Giavi, già deputato socialdemocratico di Venezia, il quale partecipò a quel convegno e dichiarò, presente il ministro della marina mercantile di allora, l'onorevole Cappa: « Vi è quasi un milione di tonnellate annue che, pur facendo parte dell'immediato *hinterland*, è costretto a rivolgersi ai porti del versante tirrenico proprio per la mancanza di servizi di linea ». E questa situazione dura da anni e non si modifica, ed io domando che cosa ha fatto il Governo in questa direzione.

— Al porto di Venezia potrebbero affluire anche gli ortaggi e la frutta destinati al-

l'esportazione. Ebbene, questa corrente di traffico che discende dall'alto Adige a Venezia non viene, perché a Venezia navi attrezzate per l'esportazione di ortofruttili non ne esistono: una nave frigorifera a Venezia non viene, come una nave da trasporto banane non viene. E sono anni, lustri che noi chiediamo queste cose: dateci navi, dateci linee, perché le navi creano il traffico; quando non ci sono navi, non c'è traffico e si effettua lo spopolamento del porto. Sono anni che gridiamo queste cose. Siamo sempre al punto di prima o quasi.

È necessario per Venezia che si intensifichino alcuni servizi sulle rotte che sono di competenza del mare Adriatico. Parlo dei servizi che riguardano il transito per il porto di Venezia delle merci dell'Europa centrale e del nord Europa verso il vicino Oriente. Per esempio, la linea Venezia-Pireo-Istanbul viene effettuata ogni 15 giorni con un piroscafo vetusto, col « Barletta ». Noi chiediamo che la intensificazione di questa linea avvenga con l'assegnazione di un'altra nave: con due navi avremo più traffico, una corrente di traffico di più avviata per il nostro porto.

Un altro problema annoso è quello che riguarda l'allargamento del punto franco. Concesso nel 1949, ne è prevista l'espansione in tre fasi. La prima riguarda l'area compresa fra il Rio di San Basilio e il cotonificio, mentre la seconda prevede l'allargamento della zona con la inclusione del cotonificio stesso. Si noti che, appena istituito il punto franco a Venezia, in soli tre mesi tutta l'area libera è stata occupata, cosicché nel marzo 1950 fu chiesto al Ministero delle finanze l'estensione alla seconda zona, tanto più che, in mancanza di ciò, il cotonificio minacciava, come minaccia tuttora, di lasciare la nostra città. Gli enti veneziani appoggiarono la richiesta che fu accolta con favore da sei ministeri: quello del commercio estero, della industria, della marina mercantile, del tesoro, dei trasporti e dei lavori pubblici. Lo stesso Ministero delle finanze, dopo una larga istruttoria, si dichiarò d'accordo e provvide a disporre un disegno di legge il quale, però, ad un certo momento, non si sa perché, è scomparso, incagliatosi in non si sa quali scogliere. Si dice che il ministro delle finanze abbia mutato parere, ma noi desideriamo saperne la ragione.

Anche su questo problema, dunque, aspetto una risposta che spero, signor ministro, sia più concreta di quelle da lei fornite al Senato.

Insomma, i problemi del porto di Venezia sono ormai identificati, compiutamente stu-

diati ed elaborati in ordini del giorno, voti, convegni e riunioni: non occorre più nessun studio, ma occorre passare alla fase operativa.

Insieme con il potenziamento dei porti, occorre pensare al potenziamento della nostra propaganda all'estero. È un problema che va fronteggiato dal Ministero della marina mercantile di concerto con quello degli esteri. Una certa propaganda si fa, ma è slegata ed affidata all'iniziativa dei singoli enti e dei singoli porti. Ho l'orgoglio di dire che Venezia è al primo posto in questo campo, e va data lode al provveditorato del porto che ha finanziato un cortometraggio sull'efficienza del porto stesso.

Ma è necessario, ritengo, uscire da questo regime anarchico di iniziative dei singoli enti, per coordinare e potenziare questa propaganda all'estero. Ed ora vorrei pregarla, signor ministro, di prestare la sua cortese benevolenza ed attenzione su due problemi che riguardano la provincia di Venezia. Il primo si riferisce alla necessità di costruire un porto di rifugio per la pesca a Caorle. Vorrei farle qui la storia gloriosa di Caorle; ma non ne ho l'ardire a mezzanotte e un quarto; e mi limito a segnalarle il problema.

Caorle è un comune che ha una grande e illustre storia. Al centro, ha una popolazione di 6 mila abitanti. I pescatori costituiscono 500 famiglie per un complesso di 3 mila persone; l'attività economica principale del paese, parlo del centro del paese, è la pesca. Vi è un consorzio fiorento: i pescatori che vi sono associati dispongono di oltre 200 natanti, per parlare soltanto di quelli di tonnello maggiore. Il consorzio gestisce in proprio il mercato ittico e la produzione ittica è del seguente volume: nel 1949 è stata di quintali 469.659, nel 1950 di quintali 607.114, nel 1951 di quintali 806.889, nel 1952 di quintali 993.986. Non ho i dati del 1953; però è una produzione in costante aumento.

So, ad esempio, che i 993 quintali del 1952 hanno fatto realizzare degli affari per oltre 160 milioni di lire. Questi sono i risultati della pesca prevalentemente costiera e di altura. Il contributo della pesca in laguna è minima, perché la laguna di Caorle è quasi scomparsa. Nel 1900, agli inizi del secolo, la laguna libera per la pesca in quella zona aveva una estensione di 3.500 ettari. Rimangono adesso disponibili per la pesca soltanto 1.000 ettari, perché 1.000 ettari sono stati messi a bonifica e 1.500 sono stati sistemati a valle, dove esistono i diritti esclusivi di pesca, di cui parlerò molto brevemente dopo.

Ebbene, signor ministro, questo paese di Caorle è senza porto; un rifugio non esiste. Vi erano i rifugi di Santa Margherita e di Falconara; ma, per l'erosione e la colmataura della laguna di Caorle non servono più, non sono accessibili ai natanti di tonneggio maggiore e fra non molto non vi potranno accedere nemmeno i natanti minori. Questo problema della costruzione di un porto per Caorle (si tratta di un'opera di piccola mole, di un porto per il rifugio di queste piccole navi per la pesca) si dibatte sin dal 1947. Sono sette anni; il progetto c'è, concreto, preciso, con la località scelta, con il finanziamento che è calcolato già.

Si è riunito nel 1947 il convegno della pesca in Adriatico e in quella sede è stata espressa l'esigenza della costruzione del porto peschereccio di Caorle. E ancora il 19 luglio 1953, nell'assemblea delle camere di commercio in Ancona, è stata votata una mozione nella quale si chiede con urgenza la costruzione di questo porto e se ne indica il progetto. Siamo ancora nel campo dei voti, però non possiamo più aspettare. E non dica che io abbia fretta, signor ministro, perché sono tutti problemi vecchi e stantii.

Ma vi è di più: la costruzione di questo porto è connessa con un'opera di bonifica della zona. Vi è la valle vecchia, che è destinata alla bonifica; l'ente delle tre Venezie ha pronto il finanziamento per la colmataura della valle che darà terra, lavoro e pane a numerosi braccianti. Ebbene, la bonifica della valle vecchia non può essere fatta se prima non si costruisce il porto di Caorle, perché la valle vecchia è il disagiato ed unico rifugio dei natanti da pesca. Quindi, è necessario costruire questo porto per aiutare lo sviluppo dell'economia di Caorle e per rendere possibile quest'opera di bonifica della valle vecchia.

Ho presentato al riguardo un ordine del giorno. Non vorrei che il signor ministro lo accettasse soltanto come raccomandazione.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Scusi: trovo che questo suo interessante argomento può riguardare meglio il Dicastero dei lavori pubblici che quello della marina mercantile.

GIANQUINTO. Comunque è chiaro che se ella e il ministro sentono che il problema è necessario risolverlo, con assai più autorità e forza di me potranno intervenire presso il ministro dei lavori pubblici per il compimento di quest'opera. Insomma, vorrei una risposta che fosse un affidamento per noi che questa opera verrà eseguita e che alla bonifica della

valle vecchia si addiverrà come ad effetto della costruzione di questo porto.

E poiché abbiamo parlato delle valli da pesca, mi consenta di dire che sono perfettamente d'accordo con il relatore, allorché scrive che bisogna applicare l'articolo 1292 del codice civile. Il ministro ha promesso in Senato un suo sopralluogo...

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. E infatti venerdì partirò apposta per questo per Venezia.

GIANQUINTO. Sarà una bellissima gita. Vedrà anche quella valle da pesca, sopravvivenza feudale in pieno 1954, in cui, quando arriva il padrone, si schiera la guardia del corpo per presentare le armi.

Bisogna applicare l'articolo 1292, revocare le concessioni di pesca e restituire la laguna ai pescatori.

Avrei così terminato l'intervento su questo bilancio. Vorrei aggiungere alcune cose, sul bilancio dei trasporti, che hanno attinenza col porto di Venezia.

Sono d'accordo con l'onorevole Gatto circa l'urgenza dell'approvazione della legge per la navigazione interna. Si risolveranno in questo quadro molti problemi e, fra l'altro, il problema dei barcaroli, che vivono in condizioni penosissime. I barcaroli hanno certe condizioni di lavoro per cui, per vivere, sono perfino costretti a rubare il carico che trasbordano sulle navi.

Ma voglio richiamare soprattutto l'attenzione del Governo sulla situazione della navigazione interna, che riguarda anche il porto di Venezia. La crisi della navigazione interna è la crisi stessa del porto di Venezia, mentre la soluzione di quei problemi aiuterebbe a risolvere la crisi portuale.

Questo è il punto della situazione in questo momento.

Per quanto riguarda la linea Venezia-Po-Mincio-Mantova, la conca di Cavanella d'Adige, e così anche quella grande di Governolo, sono state riattivate; però nulla si è fatto per la conca grande di Brondolo e la mancata esecuzione dei lavori di riparazione di questa conca rende impossibile il passaggio di navi di 600 tonnellate di stazza lorda.

Nulla si è fatto nemmeno per i lavori che riguardano il canale Milano-Cremona-Po e la sistemazione del Tartaro, Canalbianco, Adige e Garda. Queste opere sono indispensabili, tanto più che giunge notizia del fabbisogno delle industrie sorte in Mantova, Ferrara e Cremona. Si sa che Mantova ha una richiesta di petrolio greggio di circa 200 mila tonnellate annue; Ferrara richiede materie prime per la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

produzione dei concimi per 300 mila tonnellate, come pure 200 mila tonnellate annue di oli minerali greggi, mentre a Cremona necessitano 300 mila tonnellate di traffico. Avremmo quindi un traffico di 1 milione di tonnellate annue, che passerebbe per il porto di Venezia se fossero compiute queste opere. Questa è la dimostrazione infine della urgenza dei lavori.

Molti altri problemi del Dicastero dei trasporti riguardano Venezia. Mi riservo per questi problemi di interessare il ministro, con opportune interpellanze.

Signor Presidente, non credo sia il caso di fare perorazioni, che sono oltretutto contrarie al mio temperamento. Mi pare di avere esposto problemi concreti e precisi e spero, onorevole ministro, di essere ricambiato da lei con risposte altrettanto concrete, altrettanto precise e soprattutto impegnative.

Ho detto che questi problemi veneziani sono ormai più che maturi, ed io mi riterrò lieto se questo mio modesto intervento potrà portare un contributo per affrettarne la soluzione. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

#### Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LACONI, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti e sanzioni essi intendano promuovere o adottare per garantire il rispetto delle norme di legge e dei contratti di lavoro nei confronti della ditta aggiudicataria dell'appalto per lo sfruttamento delle cave di proprietà statale di Villa Inglese, Santa Maria La Bruna (Torre del Greco, Napoli). Nove lavoratori, componenti la commissione interna, sono stati infatti di recente licenziati senza preavviso e con inammissibile motivazione; un altro lavoratore, benché regolarmente avviato al lavoro dal locale ufficio di collocamento, è stato respinto dalla ditta indicata il 14 giugno 1954 con motivazione altrettanto inaccettabile e con criteri di illegale discriminazione politica.

« Gli interroganti segnalano infine la necessità di un adeguato sopralluogo tecnico a cura dei competenti ispettorati per accertare le condizioni di lavoro e la loro eventuale pericolosità, l'attrezzatura esistente per la pro-

duzione, gli orari e le retribuzioni corrisposte ai lavoratori in relazione anche alla loro qualifica professionale.

(1066)

« CAPRARA, MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere come mai, nonostante la incombente minaccia che grava sulla città di Corato per il sovralzamento delle acque del sottosuolo, minaccia fatta presente da una relazione dell'ufficio del Genio civile di Bari del marzo 1954 e nella quale si invocano urgenti e indifferibili provvedimenti, a tutt'oggi, dopo tre mesi da quella relazione e da altre segnalazioni, fra cui quella del sottoscritto, nessun intervento si è avuto per ridare a quella paziente popolazione la tranquillità di fronte a incombenti pericoli di crolli e rovine.

(1067)

« DE FRANCESCO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza della grave situazione creata a Livorno e nella provincia dalle locali autorità governative ed in particolare dal questore dottor Marzano che viola sistematicamente le più elementari norme di libertà e di democrazia sancite e garantite dalla Costituzione repubblicana.

« Se è a conoscenza del fatto che a Livorno non si concedono più, da parte delle suddette autorità, permessi di tenere comizi nelle piazze e che è stata negata persino alla locale Camera del lavoro l'autorizzazione a tenere un comizio in piazza in occasione del recente sciopero per il conglobamento, cioè un comizio di carattere puramente sindacale.

« Se è inoltre edotto del fatto che un commissario di pubblica sicurezza, il signor Canto, avendo convocato in questura il segretario della Camera del lavoro, gli ha comunicato che « le piazze non si concedono e che a Livorno si comanda noi », mettendo quindi in assoluto dispregio le leggi ed il Parlamento.

« Se sia esatto che questo stato di cose è dovuto alla presenza di truppe militari americane in Livorno.

« E quali provvedimenti il ministro intenda prendere contro i responsabili della su denunciata situazione e per ridare a Livorno la dignità di una città della Repubblica italiana.

(1068)

« DIAZ LAURA, JACOPONI, GATTI CAPORASO ELENA, AMADEI, BARDINI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per risolvere il problema della sede degli uffici giudiziari di Nicasastro, importante capoluogo di circondario, a seguito della richiesta dell'usufruttuario dell'immobile, finora usato a sede di detti uffici, di riaverlo libero per ottemperare ad alcuni oneri testamentari. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(5786)

« SANZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

1°) quali criteri ha adottato il Provveditorato per le opere pubbliche del Lazio nel procedere alla scelta degli artisti che hanno eseguito le opere d'arte nell'edificio della F.A.O. al viale Aventino e negli uffici del Ministero dei lavori pubblici in via Mozambano 10. Non risulta che il detto Provveditorato abbia commissionato le opere in questione, il cui importo ha superato i 14 milioni di lire, attenendosi alla procedura stabilita dalla legge 29 luglio 1949, n. 717, relativa alle norme per l'arte negli edifici pubblici, la quale all'articolo 2 dispone che « qualunque sia l'entità delle costruzioni e ricostruzioni, la scelta degli artisti sarà fatta dall'amministrazione sul cui bilancio grava la spesa, con partecipazione del progettista e di una rappresentanza dei lavoratori delle arti figurative, eletta dalle associazioni sindacali esistenti nella zona. Le amministrazioni provvederanno all'assegnazione delle opere d'arte mediante concorso qualora il valore dell'opera d'arte da assegnare superi le 500.000 lire »;

2°) se non ritiene di dover richiamare i Provveditorati per le opere pubbliche alla scrupolosa osservanza di queste norme, in quanto risulta che, nei pochi casi in cui hanno provveduto a destinare la quota del 2 per cento, prevista dalla legge, del costo totale delle nuove costruzioni di edifici pubblici al loro abbellimento mediante opere d'arte, provvedono alla scelta degli artisti e delle opere senza la partecipazione della rappresentanza delle associazioni sindacali artistiche;

3°) il testo delle circolari 29 novembre 1949, n. 28143-11-A/1 Gab. e 3 dicembre 1950, n. 3750, con le quali sono state dettate norme esplicative ai dipendenti uffici in merito all'applicazione della legge in argomento. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(5787)

« LIZZADRI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio — vista la gravissima situazione derivata a vaste zone canavesane, conseguenza della chiusura di alcuni stabilimenti industriali, e segnatamente della De Angeli e Frua di Agliè e del Lanificio Canavesano di Castellamonte; ritenuto che la disoccupazione in tali regioni pressoché prive di altre risorse diventa ogni giorno più preoccupante; considerato che alcune iniziative temporaneamente adottate (cantieri-scuole, ecc.), pur avendo arrecato qualche contingente sollievo, si dimostrarono insufficienti allo scopo e comunque dovrebbero presentare carattere di continuità — per conoscere.

a) se non intendano convocare, per quanto ha tratto a quelle industrie canavesane suscettibili di ripresa, le parti onde cercare una risoluzione che sarebbe tanto più agevolata se alcuni Ministri (difesa, interni) dessero assicurazioni di continuità e di intensità di forniture;

b) se per meglio coordinare, promuovere e concludere non intenda il ministro del lavoro demandare ad un suo sottosegretario il compito di recarsi *in loco*, sentire da rappresentanti politici, amministrativi e tecnici la reale situazione e le possibilità di una soluzione;

c) se, anche in rapporto a quanto chiarito alla lettera a), non intendano precisare subito qual è l'intendimento dei Ministri responsabili. E ciò rammentando che, per soluzioni analoghe, che ebbero larga risonanza nella pubblica opinione, il Governo non esitò ad intervenire e l'intervento fu effettuato, come a tutti è noto, con grave sacrificio imposto ad un settore produttivo nel quale lo Stato è *magna pars*. L'interrogante ritiene che debba pur esserci una *par condicio* nell'intervento a favore delle zone colpite dalla crisi né ci possono essere zone neglette e fa all'uopo ampia riserva di trasformare la presente in formale interpellanza;

d) per sapere per ultimo se i competenti Ministri non intendano, in attesa delle provvidenze definitive, di incrementare quelle forme di assistenza dei lavoratori (corsi di riqualificazione, cantieri, ecc.), disponendo subito perché siano nelle località colpite rese più numerose ed efficienti. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(5788)

« BOVETTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri delle finanze e del tesoro, per conoscere se risponda al vero che talune Inten-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

denze di finanza (per esempio, quella di Ancona) vanno provvedendo alla determinazione e alla liquidazione dei danni di guerra — nei casi in cui è consentita ed accettata la procedura in via breve — in modo del tutto irregolare e contrario alla legge, in frode ai sinistrati, cioè non moltiplicando per due la valutazione prudenziale a suo tempo effettuata, bensì raddoppiando la differenza risultante da tale valutazione prudenziale e gli acconti già versati. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(5789) « CAPALOZZA, MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non stiano per essere corrisposti i sussidi di assistenza dovuti ai profughi del Molise per i mesi di aprile e maggio 1954, considerata la grave situazione di disagio in cui versa quella larga categoria di sinistrati, che, per non avere riavuto ancora una casa, è costretta tuttavia a vivere in centri lontani dal proprio centro di origine. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5790) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se, a distanza di oltre 26 mesi dalla sciagura di Venefrago in provincia di Campobasso, sia in grado di informare la Camera dell'esito dell'inchiesta che fu a suo tempo aperta, per stabilire le cause della sciagura, e se vi furono responsabilità. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5791) « BIGIANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quale sorte intende serbare agli apprendisti assunti negli uffici postali e telegrafici circa due anni or sono; e se non ritiene doveroso sistemarli nella Amministrazione postale, dopoché per due anni questi giovani hanno lavorato per otto ore al giorno senza alcuna retribuzione. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5792) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per conoscere i motivi per i quali da oltre un anno dalla pubblicazione della legge 31 gennaio 1953, n. 41, concernente l'istituzione di Commissioni per incarichi direttivi e

di insegnamento nelle scuole elementari e per i trasferimenti dei maestri, non è stato provveduto, per gli aventi diritto, alla corresponsione dei compensi previsti dall'articolo 3 della citata legge.

« Gli interroganti chiedono inoltre quali provvedimenti i ministri intendono adottare al riguardo. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(5793) « BADALONI MARIA, TITOMANLIO VITTORIA, BUZZI ».

« Le sottoscritte chiedono di interrogare i ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se non ritengano doveroso provvedere, con la sollecitudine sino ad oggi inutilmente invocata, all'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 8 della legge 8 aprile 1952, n. 212, concernente la concessione delle quote di carovita per la prole minorenni al personale femminile coniugato, quando sia data prova della disoccupazione del marito. *(Le interroganti chiedono la risposta scritta).*

(5794) « BADALONI MARIA, TITOMANLIO VITTORIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga il caso di dare un nome diverso e più significativo al canale di prossima inaugurazione in provincia di Novara. Esso fu progettato come canale Regina Elena; in seguito, a liberazione avvenuta, fu lasciato cadere il « Regina » e mantenuto in vita il nome « Elena » che, allo stato dei fatti, non ha più alcun significato.

« L'interrogante ha l'onore di proporre, e per il tempo in cui il canale fu costruito e per la zona partigiana che attraversa, il nome « canale della Liberazione » oppure « canale Filippo Beltrami ». *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5795) « JACOMETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quali sistemazioni stradali e quali costruzioni di nuove strade siano comprese nel piano definitivo della Cassa del Mezzogiorno per la Calabria. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5796) « ANTONIOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

durante il nuovo esercizio finanziario verrà presa in esame la domanda inoltrata dal comune di Rogliano (Cosenza), tendente ad ottenere il contributo dallo Stato, previsto dalla legge n. 408 del 2 luglio 1949, sulla spesa di 24 milioni, necessario per il completamento dell'edificio scolastico in detto comune, in aggiunta al contributo concesso durante l'esercizio 1952-53 per lo stesso titolo ed in base alla stessa legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5797)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se durante il nuovo esercizio finanziario il Consiglio direttivo della gestione I.N.A.-Casa prenderà in esame la domanda a suo tempo inoltrata dall'Amministrazione comunale di San Marco Argentano (Cosenza), tendente ad ottenere gli stanziamenti necessari per la costruzione in detto comune di un secondo lotto di Case-I.N.A.

« L'interrogante fa presente che il problema degli alloggi è molto sentito nella zona di che trattasi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5798)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quale veste giuridica si intenda dare ai coadiutori frazionari dei collocatori, di cui ai decreti n. 538 e 2938 del prefetto di Reggio Calabria, e quali criteri debbano essere seguiti nella determinazione delle competenze spettanti a detti coadiutori di collocatori. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5799)

« BUFFONE ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se egli sia informato circa le modalità di attuazione, da parte dell'intendenza di finanza di Foggia, della legge sui danni di guerra 27 dicembre 1953, n. 968, per cui, con apposito modulo predisposto dal Ministero, si notifica agli interessati la misura della liquidazione, calcolata sulla base degli acconti precedentemente corrisposti, informando che, ove avverso tale liquidazione non sia presentato reclamo nel termine di 60 giorni dalla notifica, detta liquidazione diventerà definitiva e sarà seguita dal relativo pagamento nella misura del doppio della somma su indicata, previa detrazione degli acconti già corrisposti. Nel caso in-

vece di tempestivo reclamo, sarà provveduto a nuova liquidazione ai sensi dell'articolo 16 della citata legge n. 968 con le modalità di cui agli articoli 24 e 25.

« C'è in tale procedimento un equivoco, o una errata interpretazione della legge: di fatti in base alla vecchia legge del 1940, n. 1543, la liquidazione era decisa previo contraddittorio con la parte danneggiata, e successivamente comunicata all'interessato a mezzo messo comunale; essa poteva, entro il termine di 30 giorni, essere impugnata dinanzi al Ministero delle finanze.

« È indiscusso che, ove tale procedura non sia stata seguita, non possa parlarsi di liquidazione, ma solo di acconto cui, naturalmente, l'articolo 35 della nuova legge non è in alcun modo applicabile. Come è noto, la esecuzione della legge 1940 fu sospesa dallo Stato, per cui si procedette al pagamento di acconti corrisposti fino alla concorrenza del 50 per cento delle misure accertate dagli organi dello Stato (guardia di finanza e carabinieri), tali acconti non rivestono evidentemente in alcun modo il carattere di liquidazione.

« L'errata applicazione di cui sopra si rivela particolarmente dannosa per Foggia ove, come segnalato in precedenti interrogazioni, le misure accertate sono state contenute entro limiti assurdamente restrittivi, fra l'altro escludendo i danni da saccheggio, ammessi successivamente a indennizzo dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, ed applicando arbitrariamente a questa città che ha subito danni ingentissimi criteri sensibilmente più rigidi di quelli applicati in altre province limitrofe.

« Inoltre, è chiaro che il procedimento seguito dall'Intendenza di finanza di Foggia, prospettando agli interessati la possibilità di un sollecito pagamento come alternativa alle ben note lungaggini di una liquidazione ex-novo, danneggia notevolmente le classi più povere che, premute dal bisogno, si accontentano di quanto viene loro offerto anche se di molto inferiore a quanto loro spetta.

« La interrogante chiede di conoscere se il ministro non intenda intervenire immediatamente, affinché la legge n. 968 sia applicata nella sua integrità e non si risolva in una beffa ai danni di cittadini che hanno tanto sofferto e che hanno il solo torto di vivere a Foggia e non in altre provincie ove la loro situazione sarebbe stata oggetto di più umana comprensione. (*La interrogante chiede la risposta scritta*).

(5800)

« DE LAURO MATERA ANNA ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se ed in qual modo intende intervenire a favore dell'ospedale civile « Antonio Cardarelli » di Campobasso, che ha bisogno di un largo sussidio per poter uscire dalle gravi difficoltà economiche, in cui purtroppo, malgrado la diligenza degli amministratori, si trova. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5801)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quando potrà essere approvata dalla Commissione per la finanza locale la deliberazione n. 51 del Consiglio comunale di Ururi (Campobasso), rimessa al ministro dalla prefettura il 31 marzo 1954. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5802)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste e l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se approvano la produzione e la libera vendita di paste alimentari con aggiunta di B-carotene, che, dando alle paste una colorazione artificiale, consente di sostituire farine di grano tenero a quelle semole di grano duro che occorrono perché le paste abbiano naturalmente quella colorazione, il che danneggia i pastifici, che usano le semole di grano duro ed inganna gli acquirenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5803)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quando vorrà provvedere a nominare il titolare della pretura di Trivento (Campobasso), non potendo il pretore di Castropignano, incaricato della reggenza dell'altra pretura e della sede distaccata di Montefalcone del Sannio, per quanto attivo, volenteroso e valoroso, provvedere all'ordinario funzionamento delle due preture ed a smaltire l'arretrato cumulo dei procedimenti, verificatosi negli anni precedenti ora per assenza, ora per malattia ed ora per trasferimento dei titolari pretori. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5804)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se e quando potranno essere collegate mediante telefono al centro le fra-

zioni Quercjapiana, Vivara e Codacchio del comune di Trivento (Campobasso). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5805)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga di dovere impartire disposizioni al prefetto di Agrigento perché provveda ad esaminare la posizione del consigliere comunale di quella città signor Emanuele Cipolla, al fine di stabilire se egli, essendo vigile sanitario provinciale di ruolo all'atto delle elezioni, risultava ineleggibile, e se, continuando nell'impiego sopra indicato, possa conservare, ancor oggi, la carica di consigliere. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5806)

« CUTTITTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere i motivi per cui sono stati nominati come commissari agli esami in provincia di Potenza professori di un unico istituto (liceo classico di Potenza), escludendo professori di ruolo e abilitati di altri istituti aventi maggiore diritto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5807)

« CASTELLARIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale sia la situazione della pratica per domanda di pensione di guerra concernente l'ex militare Calzaghe Pietro, posizione n. 1427955 diretta nuova guerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5808)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale sia la situazione della pratica per domanda di pensione di guerra concernente l'ex militare Citrone Guido di Sabatino, classe 1915, posizione diretta nuova guerra 1397561. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5809)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere la situazione della pratica per domanda di pensione di guerra concernente l'ex militare Demartis Francesco di Antonico, classe 1923, posizione n. 1237577 diretta nuova guerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5810)

« POLANO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se intenda intervenire contro la minacciata chiusura della miniera di manganese ad Uri (Sassari) e contro il licenziamento di tutti i minatori da parte della Società Ferromin, tenendo conto della esigenza vitale di questa industria per la popolazione di Uri che ha solidarizzato unanime con i minatori e dell'agitazione che si è estesa anche ai paesi vicini, considerando anche che la Ferromin è una industria controllata dall'I.R.I. e che lo smantellamento della miniera di Uri, come altre minacce del genere sulle scarse industrie sarde, è in aperto contrasto con le promesse e gli impegni del Governo in merito alla rinascita dell'isola. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(5811)

« BERLINGUER, POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, per sapere se — in considerazione del fatto che, pur essendo fra i più importanti di tutta la regione calabrese, gli uffici giudiziari di Nicastro (Catanzaro) sono privi di una sede adeguata al loro funzionamento; che l'edificio, assolutamente insufficiente, che sino ad oggi ha accolto tali uffici sta per essere sottratto alla sua attuale destinazione dal proprietario; che deve ritenersi ormai indilazionabile il soddisfacimento delle esigenze degli 80 mila cittadini costituenti la popolazione dei due vicinissimi centri urbani di Nicastro e Sambiasi, di avere una sede adeguata ed efficiente al funzionamento degli uffici giudiziari del circondario; che, con voto unanime, l'ordine degli avvocati e procuratori di Nicastro ha fatto presenti le necessità — non intendano provvedere a che tale problema venga presto e radicalmente portato a soluzione. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5812)

« MICELI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

DIAZ LAURA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIAZ LAURA. Ho presentato una interrogazione sull'atteggiamento delle autorità di polizia in provincia di Livorno. Chiedo che le venga riconosciuto il carattere di urgenza.

PRESIDENTE. Interpellerò il ministro interessato

**La seduta termina alle 0,30 di martedì 15 giugno 1954.**

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 11 e 16:*

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

CAPPUGI e MORELLI: Valutazione ai fini del trattamento di quiescenza del tempo trascorso dagli impiegati dello Stato in aspettativa per motivi di salute (105);

MACRELLI: Riesame delle posizioni dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi, licenziati o danneggiati nella carriera, nel clima fascista (757).

2. — *Seguito della 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) — *Relatore*: Troisi;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 *(Approvato dal Senato)* (816) — *Relatore*: Gatto.

3. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni 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 *(Approvato dal Senato)* (702);

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. *(Approvato dal Senato)*. (703);

---

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

---

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. (*Approvato dal Senato*). (704).

4. — *Discussione dei disegni di legge.*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio, per

l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (644). — *Relatore*: Cappa;

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (*Approvato dal Senato*). (753). — *Relatore*: Amatucci.

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

## ERRATA CORRIGE

ALLEGATO AL DISCORSO PRONUNZIATO DALL'ONOREVOLE ASSENNATO NELLA SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1954

(pagina 8255 del resoconto, seconda colonna, primo capoverso) (1).

Onorevole Senatore

Dott. TAFURI GIOVAN BERNARDINO

*Presidente della Commissione parlamentare per l'applicazione della legge di riforma stralcio per la Puglia e Lucania - Senato della Repubblica - Roma.*

Come già ebbe a verificarsi per il periodo della Fiera del Levante, durante il quale la Commissione aveva manifestato il desiderio di essere convocata a Bari presso la sede dell'Ente di riforma, anche questa volta è rimasta delusa l'attesa di sentirsi convocata a Bari durante l'ultimo periodo delle vacanze parlamentari.

Io la prego, onorevole presidente, di disporre una riunione a Bari al più presto, sia pure di giorno festivo, in modo che possa così venir realizzato un proponimento unanime di tutta la Commissione, da lei sempre accolto con impegno, ma finora non attuato, e che fu oggetto di una mia richiesta scritta a lei diretta il 18 ottobre 1951, rimasta senza risposta diretta.

La prego anche di considerare la urgente necessità che si concreti al più presto la sua ripetuta assicurazione, provocata da richiesta mia condivisa da tutta la Commissione, per la creazione di un ufficio o segreteria nella sede del Senato, in modo che ogni componente possa apprendere la data di arrivo ed il numero delle pratiche inoltrate dall'Ente alla Commissione, e possa prendere visione e conoscenza di tutte le pratiche.

Il metodo di lavoro tuttora in atto ha messo i componenti della Commissione nella condizione di ignorare la data precisa in cui la Presidenza riceve le pratiche, sicché ogni singolo componente, e la Commissione stessa nel suo insieme, non possono mai rendersi conto del rapporto fra la data di arrivo di ogni pratica presso la Presidenza e la successiva data di discussione in seno alla Commissione.

(1) Non pubblicato nel resoconto della seduta del 20 maggio 1954 per una omissione di stampa durante l'impaginazione.

D'altra parte è rimasta finora senza risultato ogni mia iniziativa per realizzare una preventiva regolare assegnazione di pratiche ai relatori, essendosi invece proceduto alla distribuzione in modo occasionale e per lo più alla vigilia della discussione, su sollecitazione di qualche componente, e talvolta per i corridoi, *ad horas*.

Mi trovo perciò costretto a segnalarle per iscritto la necessità di evitare quanto fin dall'inizio ho lamentato nella sede di riunione della Commissione: un così importante compito non può essere assolto onorevolmente sulla base di un affidamento alla intelligenza o abilità del presidente, nè in base alle sue assicurazioni di essere egli capace di provvedere a tutto.

Mi permetto inoltre pregarla di sollecitare l'Ente, come già richiesto più volte in Commissione, a trasmettere, a tutti i componenti, copie dei piani di scorporo, copie del certificato catastale generale, ed una breve relazione sui criteri seguiti per la determinazione della zona proposta allo scorporo.

La ragione preminente però di questa mia, oltre che nel tornare a sollecitare un lavoro più concreto e degno della responsabilità di ogni componente, sta soprattutto nella urgente necessità di richiamare la sua attenzione su alcune indagini e constatazioni mie in seguito alle accuse di « scandaloso » ritardo mosse alla Commissione da elementi dirigenti e responsabili dell'Ente.

Ella ricorderà che, quando un consigliere di amministrazione dell'Ente, il professore Marincola, e un suo alto funzionario, il dottor Pini, ebbero pubblicamente ad accusare la Commissione di lentezza eccessiva, qualificata « scandalosa », io insorsi convinto che non si fosse in arretrato, e specialmente per pratiche di particolare importanza: e la mia reazione e quella di tutti i colleghi da me informati era giustificata dalle conformi assicurazioni sue - onorevole presidente - che in pendenza non vi era nulla, tranne qualche pratica di scarsa importanza.

Ella ricorderà che la Commissione le diede mandato di chiedere al Ministro severe misure contro i propalatori di notizie allora da tutti ritenute false ed offensive per la Commissione, ed ebbe mandato di segnalare la incompatibilità di un responsabile di esse con la carica di consigliere di amministrazione.

Ricorderà anche che a tutte le mie richieste di riferire e documentare alla Commissione sullo stato e sul modo di espletamento di tale compito ella si è sempre sot-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

tratto chiedendo alla Commissione di lasciarlo procedere e assicurandola di essere in procinto di ottenere misure ancor più gravi di quelle sollecitate dalla Commissione.

Ho ora il dovere di informarla che le accuse di quei dirigenti non erano infondate, ma solamente erroneamente formulate contro tutti indistintamente i componenti la Commissione: ed infatti, se da allora avessi potuto constatare che importanti pratiche di scorporo, quali quelle che giù specifico, erano state già sottoposte a lei, ma da lei portate alla Commissione soltanto nell'ultima seduta, e ciò dopo le accuse di «scandaloso ritardo», invece di ritenere caluniose le accuse e insorgere a difesa sua e della Commissione, e sollecitare provvedimenti, io le avrei fatte proprie e avrei chiesto ampie spiegazioni sul fatto gravissimo, davvero scandaloso, che la Commissione non fosse stata informata della giacenza presso la persona del presidente di non poche e importanti pratiche di scorporo; e avrei insistito per accertare la data in cui

delle pratiche vennero effettivamente a lei trasmesse.

Ma né gli onorevoli colleghi potevano conoscere tale grave circostanza perché il suo metodo di presiedere i lavori, come ho già segnalato, non ha consentito alla Commissione di poter conoscere direttamente né la data di arrivo dei progetti di scorporo, né i rapporti tra il presidente e l'Ente; né potevano mai immaginare tanto, avendo ella reagito con così elevato fervore, all'aspetto calunnioso dell'accusa di ritardo, da riservarsi piena ed energica azione e vantare in seguito il merito di stare per ottenere sanzioni ancor più gravi contro i dirigenti dell'Ente, caluniosi accusatori.

Ho il dovere di informarla di aver personalmente constatato che presso il Ministero dell'agricoltura le pratiche trasmesse alla Commissione trovansi annotate in un apposito registro, e dall'esame di esso ho rilevato le date in cui vennero spedite le seguenti pratiche:

19 luglio 1951:			
N.	51	Otranto . . . . .	Tamborrino Achille;
»	52	Nardò . . . . .	Tamborrino Achille;
»	53	Nardò . . . . .	Tamborrino Frisari Francesco;
»	54	Otranto . . . . .	Tamborrino Vincenzo;
»	57	Ascoli Satriano . . . . .	La Greca Teresa;
»	62	Gravina . . . . .	Pomarici Santomasi Michele.
7 agosto 1951:			
N.	82	Nardò . . . . .	Tamborrino Frisari Francesco;
»	85	Ascoli Satriano . . . . .	Plaucon Ginestrelli Edoardo.
16 ottobre 1951:			
N.	158	Lucera . . . . . Curato Mariannina . . . . .	N. 119 12 settembre 1951
»	159	Canosa . . . . . Sanfelice Maria Luisa . . . . .	» 35 19 luglio 1951
»	160	Canosa . . . . . Spagnoletti Zeuli . . . . .	» 117 12 settembre 1951
»	161	Otranto . . . . . Tamborrino Achille di Vincenzo . . . . .	» 51 19 luglio 1951
N.	162	Canosa . . . . . Spagnoletti Zeuli . . . . .	N. 36 19 luglio 1951
»	163	Mottola . . . . . Romanazzi Guglielmo . . . . .	» 132 12 settembre 1951
»	164	Palagianello . . . . . Romanazzi Guglielmo . . . . .	» 131 12 settembre 1951
»	165	Lesina . . . . . Galante Giuseppe fu Gaetano . . . . .	» 21 12 settembre 1951
»	166	Lesina . . . . . Galante Maria fu Gaetano . . . . .	» 127 12 settembre 1951
»	167	Lesina . . . . . Galante Paolo . . . . .	» 128 12 settembre 1951
»	168	Lesina . . . . . Galante Anna . . . . .	» 129 12 settembre 1951
»	169	Lesina . . . . . Zaccagnini Angela . . . . .	» 130 12 settembre 1951
»	170	Montalbano . . . . . Favaldo Carlo . . . . .	» 133 12 settembre 1951
»	171	Ascoli Satriano . . . . . La Greca Teresa . . . . .	» 57 12 settembre 1951
»	172	Ascoli Satriano . . . . . Calcagno Diego . . . . .	» 22 19 luglio 1951
»	173	Ascoli Satriano . . . . . Tasca Francesco . . . . .	» 71 19 luglio 1951
»	174	Ascoli Satriano . . . . . Berlingieri Maria di Alfredo . . . . .	» 89 7 agosto 1951
»	175	Cerignola . . . . . Pavoncelli Gaetano di Giuseppe . . . . .	» 32 19 luglio 1951

Le pratiche risultanti trasmesse alla Commissione soltanto il 16 ottobre 1951 dallo stesso registro risulta invece essere state già trasmesse alla Commissione con il numero d'ordine alla data segnata a lato, sicché deve dedursi che all'insaputa della Com-

missione esse sono state dal presidente restituite al Ministero e da questo rispedita alla Commissione in data recente (16 ottobre 1951); comunque è fatto certo che, ove mai non vi fosse stato il riscontro personale dello scrivente sul detto registro, dette pratiche figure-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 14 GIUGNO 1954

rebbero essere state trasmesse soltanto il 16 ottobre mentre erano state già trasmesse in precedenza.

Ma ho rilevato fatti e circostanze ancor più gravi: per le pratiche Tamborrino le trascrivo quanto annotato nel detto registro:

19 luglio 1951:

- N. 51 Otranto Tamborrino Achille;  
 » 52 Nardò Tamborrino Achille;  
 » 53 Nardò Tamborrino Frisari Francesco;  
 » 54 Otranto Tamborrino Vincenzo;  
 » 82 Nardò Tamborrino Frisari Francesco.

Di dette pratiche, come ho già rilevato, erano in suo possesso le prime quattro fin dal 19 luglio 1951, e l'ultima dal 7 agosto 1951.

Devo ancora segnalare che soltanto per dette pratiche rilevasi nella registrazione l'annotazione a matita: « Tafuri ».

Uguale annotazione a matita: « Tafuri » rilevasi a margine della pratica di Gravina, D'Ecclesia Emanuele, che dal registro risulta inviata il 19 luglio 1951 col n. 47.

Dal detto registro ministeriale di trasmissione delle pratiche alla Commissione risulta ancora che la pratica, di Ascoli Satriano, Plaucon Ginestrelli Edoardo, venne spedita col n. 85 il 7 agosto 1951, e anche per detta pratica, non ancora sottoposta alla Commissione, vale la gravità dei riievi sovra compiuti: anche per detta pratica trovasi annotato a margine in matita: « Tafuri ».

Devo ancora segnalare:

a) la pratica Otranto, Tamborrino Achille di Vincenzo, già trasmessale il 19 luglio 1951 col n. 51, e con l'annotazione « Tafuri », la si ritrova in nuova trasmissione alla Commissione al 16 ottobre 1951;

b) la pratica Gravina, Pomarici Santomasi Michele, trasmessa col n. 62 il 19 luglio 1951, denuncia anch'essa a margine l'annotazione a matita: « Tafuri »;

c) l'annotazione a matita « Tafuri » risulta per ciascuna di dette pratiche anche nel registro del Ministero ove vengono segnate le pratiche in trasmissione dall'Ente al Ministero.

Risulta così che al momento in cui, ai primi di ottobre, ella assicurò la Commissione che non vi erano pratiche in sospenso, tranne qualcuna di scarsa importanza, e volle sdegnarsi per il protestato aspetto « calunnioso » dell'accusa di lentezza mossa dall'Ente, la Commissione era stata da lei tenuta all'oscuro che nelle sue mani erano giacenti invece, in

modo riservatissimo, tutte le dette pratiche, le quali poi furono portate all'esame della Commissione soltanto il 25 ottobre e il 30 ottobre 1951, e quindi soltanto dopo le insistenti mie richieste di informare la Commissione sui concreti passi da lei compiuti per ottenere sanzioni contro i responsabili delle accuse che, se dovevano apparire caluniose ai singoli componenti la Commissione, non dovevano affatto apparire tali al senatore Tafuri, presidente.

La sua indecisione nel convocare la Commissione a Bari, il suo persistente metodo di assorbire i compiti e i diritti della Commissione a un più responsabile apporto di ogni suo singolo componente, il continuo suo sottrarsi alla relazione sul mandato affidatole dalla Commissione sull'accusa degli « scandalosi » ritardi, la contemporanea pendenza presso di sé delle importanti pratiche Tamborrino ed altre, costituiscono fatti ben constatabili che documentano come la lentezza, lamentata dai dirigenti dell'Ente, sia una realtà di sua riservata conoscenza.

Se i dirigenti dell'Ente hanno deplorato come « scandalosa » la lentezza, questa è dovuta al fatto che qualcuno ha pesato sulle pratiche per evitare il loro approdo all'esame collegiale della Commissione.

In tali condizioni non ci vuole eccessiva perspicacia per concludere che l'accusa di « scandalo » non riguarda affatto collettivamente la Commissione, ma soltanto la persona del presidente, senatore Tafuri, diretto destinatario dei piani di scorporo e unico che abbia rallentato il loro esame trattenevoli presso di sé all'insaputa della Commissione.

Ma vi è di più: alcuni dirigenti e funzionari pagati dall'Ente per « propaganda » sulla riforma agraria svolgono invece, in tale funzione, un'aperta attività politica a favore del partito di maggioranza, e in modo sì fazioso e spregiudicato da assistere allo « scandaloso » fatto che, mentre ella, onorevole presidente, ha intrattenuto presso di sé i piani di scorporo, all'insaputa della Commissione, i predetti dirigenti si premurano di vilipendere e riversare la responsabilità sui parlamentari che nella Commissione rappresentano l'opposizione; e così, mentre la « lentezza scandalosa » è estranea alla Commissione e comunque riguarda esclusivamente i rapporti fra il presidente e i dirigenti dell'Ente, ecco che viene invece dolosamente riversata proprio sui rappresentanti dell'opposizione.

MARIO ASSENNATO, *deputato*.