

CCCIX.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 LUGLIO 1955

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LEONE**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	19332	Stato di previsione della spesa del Mi-	
Commemorazione dell'ex deputato Giu-		nistero della marina mercantile per	
seppe Ferrandi:		l'esercizio finanziario 1955-56. (1431)	19337
ALBARELLO	19383	PRESIDENTE	19337, 19365, 19382, 19397
CAPALOZZA	19385	COLITTO	19337
FACCHIN	19385	GATTO	19338
COLITTO	19386	SEMERARO SANTO	19344, 19397
VIOLA	19386	GRAZIADEI	19345, 19397
CASSIANI, <i>Ministro della marina mer-</i>		CAFIERO	19349
<i>cantile.</i>	19386	CIBOTTO	19354
PRESIDENTE	19386	MANIERA	19356
Disegni di legge:		CAPALOZZA	19357, 19397
(Approvazione da parte di Commissioni		CALANDRONE PACIFICO	19358
in sede legislativa)	19383	CAIATI	19362, 19397
(Autorizzazione di relazione orale)	19383, 19408	GIANQUINTO	19363, 19397
(Presentazione)	19408	TROISI, <i>Relatore</i>	19366
Disegni di legge (Discussione):		CASSIANI, <i>Ministro della marina mer-</i>	
Modifiche alle norme sull'imposta ge-		<i>cantile.</i>	19386, 19396
nerale sull'entrata per il commercio		AMENDOLA PIETRO	19397
del bestiame bovino, ovino, suino		CACCURI	19397
ed equino. (1012)	19334	PRIORE	19397
PRESIDENTE	19334	CINCIARI RODANO MARIA LISA	19397
VICENTINI, <i>Relatore</i>	19334	Stato di previsione della spesa del Mi-	
ANDREOTTI, <i>Ministro delle finanze</i>	19334	nistero di grazia e giustizia per l'eser-	
Variazioni allo stato di previsione del-		cizio finanziario 1955-56 (1424)	19398
l'entrata, a quelli della spesa di di-		PRESIDENTE	19398, 19411, 19414
versi Ministeri e ai bilanci di talune		COLITTO	19398
Aziende autonome per l'esercizio fi-		DEGLI OCCHI	19402
nanziario 1954-55. (1680)	19336	LOPARDI	19408
PRESIDENTE	19336	AMATUCCI	19418
FERRERI, <i>Relatore</i>	19337	BREGANZE	19425
ARCAINI, <i>Sottosegretario di Stato per il</i>		SILVESTRI	19428
<i>tesoro</i>	19337	Proposte di legge:	
		(Annunzio)	19332
		(Approvazione da parte di Commissione	
		in sede legislativa)	19383
		(Rimessione all'Assemblea)	19432

	PAG.
Proposta di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	19332
CAIATI	19332
ARCAINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	19332
Proposta di legge (Discussione):	
Senatore TRABUCCHI ed altri: Agevolazioni tributarie per lo scioglimento e la trasformazione di società immobiliari. (1741)	19333
PRESIDENTE	19333
ROSELLI, <i>Relatore</i>	19333
ANDREOTTI, <i>Ministro delle finanze</i>	19334
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	19432
Sui lavori della Camera:	
PRESIDENTE	19398
APPENDICI: Tabelle allegate al discorso del relatore per il bilancio della marina mercantile, TROISI.	19447

La seduta comincia alle 9.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati De Martino Carmine, Di Bernardo e Marzotto.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

MERIZZI ed altri: « Modifica dell'articolo 148 della legge 25 settembre 1940, n. 1424 » (1747);

CERVELLATI ed altri: « Creazione di una zona industriale agricola commerciale nella città di Ravenna » (1748).

◦ Saranno stampate e distribuite. Avendo l'onorevole Merizzi chiesto di illustrare la sua proposta ed importando quella dell'onorevole Cervellati onere finanziario, ne sarà fissata, in seguito, la data di svolgimento.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Codacci Pisanelli e Caiati:

« Interpretazione dell'articolo 2 del decreto legislativo 6 aprile 1948, n. 521 » (1536).

CAIATI. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAIATI. La proposta di legge riguarda il problema dell'indennizzo a favore dei profughi dalla Tunisia dei beni dei quali furono privati. Tale indennizzo, oltre tutto, equivale ad un atto di giustizia, perché i beni dei quali furono privati i profughi di Tunisia furono utilizzati dal Governo come strumento di negoziazione.

La proposta di legge riassume, in sostanza, lo spirito di un emendamento che fu presentato, in sede di ratifica, nella passata legislatura nell'apposita Commissione. Se non che, la vicenda dello scioglimento delle Camere non consentì l'approvazione dell'emendamento stesso, essendo stata richiesta dal Governo la discussione in Assemblea del provvedimento. Di tal che l'onorevole Codacci Pisanelli ed io ci siamo sentiti autorizzati a presentare un'apposita proposta di legge che è racchiusa in questo articolo unico con il quale si vuole, in sostanza, far compiere dal Parlamento un atto di giustizia per quanto attiene all'indennizzo, attraverso l'applicazione e la interpretazione dell'articolo 2 del decreto legislativo 6 aprile 1948, n. 521 per cui l'equivalente dell'indennizzo in lire italiane dovrebbe essere computato in base al cambio ufficiale vigente alla stessa data.

Devo ricordare alla Camera ed al Governo che su questo argomento, in sede di preventivo parere, la Commissione finanze e tesoro non ebbe a sollevare alcuna eccezione né per quanto attiene alla copertura e nemmeno per quanto concerne la legittimità della questione.

Spero che la Camera vorrà accogliere la nostra proposta di legge e la richiesta di urgenza, considerando che trattasi di profughi che hanno bisogno di detto indennizzo per immettersi ancora una volta nella vita attiva del nostro paese, sia pure con un minimo di possibilità economiche. Così saremo certi di compiere opera di giustizia e di solidarietà verso nostri meritevoli fratelli.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Codacci Pisanelli e Caiati.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione della proposta di legge dei senatori Trabucchi ed altri: Agevolazioni tributarie per lo scioglimento e la trasformazione di società immobiliari. (1741).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Trabucchi, Spagnolli, Cenini e De Luca Angelo: Agevolazioni tributarie per lo scioglimento e la trasformazione di società immobiliari.

Come la Camera ricorderà, la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. Ha pertanto facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ROSELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella proposta di legge che reca il n. 1094-A, avevamo previsto di inserire una norma che agevolasse la smobilitazione delle società immobiliari al fine di depurare il settore delle società azionarie da eventuali strutturazioni societarie che in un certo senso tecnico si possono definire parasitarie, perché non sarebbero state costituite a suo tempo per ragioni produttivistiche, ma soltanto per ragioni di cautela e di un certo riserbo di fronte all'attività del fisco. L'attuale proposta Trabucchi ci ha preceduti.

Le società per azioni sono in Italia circa 25 mila, di cui oltre 5 mila si possono definire società immobiliari. Esse interessano il settore per un valore approssimativo (i dati precisi mancano) di circa 45 miliardi di capitale nominale su un totale di circa 1.400 miliardi di capitale nominale. Queste società immobiliari, ripeto, non sono state tanto costituite per ragioni produttivistiche, quanto per ragioni di riserbo e di cautela di carattere fiscale.

D'altra parte, l'articolo 30 della legge sulle società n. 603 del 6 agosto 1954 prevedeva una agevolazione, in caso di scioglimento di società, fino al 20 agosto 1955: cioè, fino a quella data, l'agevolazione del pagamento dell'imposta di registro e delle tasse ipotecarie nella misura fissa minima.

Da allora ad oggi non si è avuto nessuno scioglimento di società, nessuna modificazione strutturale a tipo depurativo del settore. Quindi questa proposta di legge Trabucchi, già approvata dalla V Commissione permanente del Senato, tende, nel settore delle immobiliari, ad agevolare tale trasformazione.

La proposta di legge stabilisce che « nel caso di liquidazione di società immobiliari, regolarmente costituite in forma di società azionarie o a responsabilità limitata alla data del 31 dicembre 1953, non si fa luogo a tassazione per imposta di ricchezza mobile, se la liquidazione e le conseguenti assegnazioni di utili ai soci siano state effettuate entro il 31 ottobre 1955 ».

La Commissione finanze e tesoro ha ritenuto opportuno correggere nel testo pervenuto dal Senato l'espressione: « le conseguenti assegnazioni di utili ai soci ». Abbiamo voluto sopprimere le parole « di utili » in quanto si è voluto chiarire che tali assegnazioni riguardano immobili, e non sono assegnazioni di reddito incrementato. In sostanza, si può accettare sì e no una rivalutazione dell'immobile iscritto al patrimonio di tali società, ma non l'assegnazione di un eventuale utile derivante dalla gestione economica delle società stesse.

La cosa è precisata in un successivo comma dell'articolo unico della proposta di legge, là dove si definiscono le società immobiliari come « quelle che nei 5 esercizi chiusi anteriormente all'entrata in vigore della presente legge abbiano svolto un'attività limitata esclusivamente alla proprietà e alla gestione di beni immobili, anche se nell'atto costitutivo siano state previste operazioni di commercio ».

Quanto alla data del 31 ottobre 1955, la Commissione ha ritenuto opportuno spostarla al 30 aprile 1956, essendo parso troppo breve quel termine; cioè, si è voluto dare il tempo affinché, nell'ordinario esercizio sociale, si avesse la possibilità di convocare l'assemblea dei soci e di procedere alle deliberazioni inerenti alla presente legge; anche tenendo conto che la legge, emendata dalla Camera, dovrà ritornare al Senato, il termine è stato ritenuto più opportuno. Questi emendamenti sono dovuti all'onorevole Ferreri.

Inoltre la legge integra l'articolo 30 della legge 6 agosto 1954, n. 630, che è prorogato, come ho detto, fino al 30 aprile 1956.

Il provvedimento è molto atteso dal settore: vi è anzi tutta una situazione di congestione di atti societari, di trasformazioni,

ecc. che attende l'approvazione di questa proposta, la quale, quindi, oltre che rispondere ad una valutazione economica obiettiva, va incontro anche al desiderio del settore.

L'ultimo comma dice che le disposizioni riguardanti l'imposta di ricchezza mobile hanno effetto dal 26 agosto 1954, colmandosi così lo spazio di tempo che potrebbe essere previsto tra l'applicazione dell'articolo 30 e l'approvazione dell'attuale proposta di legge.

Concludo pertanto raccomandando l'approvazione della proposta di legge Trabucchi emendata nel senso da me indicato.

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

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

ANDREOTTI, *Ministro delle finanze*. Il Governo è d'accordo col testo della Commissione e non ha nulla da aggiungere a quanto esposto dal relatore.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato il seguente nuovo testo dell'articolo unico:

« Nel caso di liquidazione di società immobiliari, regolarmente costituite in forma di società azionarie o a responsabilità limitata alla data del 31 dicembre 1953, non si fa luogo a tassazione per imposta di ricchezza mobile, se la liquidazione e le conseguenti assegnazioni ai soci siano state effettuate entro il 30 aprile 1956.

La disposizione del comma precedente si applica anche alla trasformazione delle stesse società in società in accomandita semplice o in nome collettivo o in società semplice.

Agli effetti della presente legge si intendono per società immobiliari quelle che nei cinque esercizi chiusi anteriormente alla entrata in vigore della presente legge abbiano svolto una attività limitata esclusivamente alla proprietà e alla gestione di beni immobili, anche se nell'atto costitutivo siano state previste operazioni di commercio. Per dette società l'efficacia dell'articolo 30 della legge 6 agosto 1954, n. 603, è prorogata al 30 aprile 1956.

Le disposizioni dei commi precedenti, riguardanti l'imposta di ricchezza mobile, hanno effetto dal 26 agosto 1954 ».

Non essendovi emendamenti, la proposta di legge, che consta di un articolo unico, sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta nel testo della Commissione.

Discussione del disegno di legge: Modifiche alle norme sull'imposta generale sull'entrata per il commercio del bestiame bovino, ovino, suino ed equino. (1012).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche alle norme sulla imposta generale sull'entrata per il commercio del bestiame bovino, ovino, suino ed equino.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

VICENTINI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

ANDREOTTI, *Ministro delle finanze*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Rosini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

al fine che il principio posto dal primo comma dell'articolo 5 del disegno di legge n. 1012 non possa essere eluso da una troppo larga applicazione del terzo comma dello stesso articolo,

invita il Governo

ad affrettare la presentazione di un disegno di legge diretto a eliminare il sistema dell'abbonamento nell'applicazione dell'imposta di consumo sulle carni ».

L'onorevole Rosini non è presente: si intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo agli articoli. Il Governo accetta il testo della Commissione?

ANDREOTTI, *Ministro delle finanze*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

LONGONI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Per gli atti economici aventi per oggetto il commercio del bestiame bovino, ovino, suino ed equino, delle relative carni fresche e degli altri prodotti di cui all'articolo seguente, l'imposta generale sull'entrata è dovuta una volta tanto, nella misura stabilita nel detto articolo, per il fatto del loro assoggettamento all'imposta di consumo.

(È approvato).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

ART. 2.

L'imposta dovuta a norma del precedente articolo è determinata nella seguente misura:

- a) Carni fresche, comprese le frattaglie:
- | | |
|---------------------------------|-----|
| bovine, ovine e suine | 6 % |
| equine | 5 % |
- b) Carni salate, insaccate o affumicate, comunque preparate e carni in scatola, o in altro modo preparate o conservate; lardo salato, guanciale e pancetta di maiale salati o affumicati, strutto e grassi comunque preparati e conservati
- | | |
|--|-----|
| | 5 % |
|--|-----|

Il Ministero delle finanze determina, a mezzo di apposita tariffa anche distintamente per regione o per provincia, in base al prezzo medio nazionale all'ingrosso di mercato dei vari prodotti, la quota fissa d'imposta, da riscuotersi per ogni chilogrammo dei prodotti stessi. Per il bestiame assoggettato a peso vivo all'imposta di consumo, il peso delle parti commestibili dell'animale si ottiene riducendo il peso vivo del 20 per cento per i suini e del 40 per cento per i bovini, gli ovini e gli equini.

(È approvato).

ART. 3.

Per il bestiame bovino, ovino, suino ed equino destinato alla immediata macellazione e relative carni, sia di produzione nazionale che di estera provenienza, esenti da imposta di consumo, che siano destinati alla fabbricazione di prodotti diversi da quelli specificati nel precedente articolo 2, l'imposta sull'entrata è dovuta una volta tanto nella misura del 5 per cento dall'acquirente e si corrisponde, a cura del medesimo, entro cinque giorni dal ricevimento della merce, in base alla fattura rilasciata dal venditore od, in mancanza, in base ad apposito documento da emettersi dall'acquirente stesso.

(È approvato).

ART. 4.

L'imposta assolta a norma dei precedenti articoli assorbe:

- a) per il bestiame bovino, ovino e suino: l'imposta che sarebbe dovuta per il commercio di detto bestiame vivo, delle carni fresche, delle frattaglie e dei grassi freschi

allo stato naturale, compresa la vendita al minuto, nonché delle carni e dei grassi, di cui al precedente articolo 2, salati, insaccati, affumicati, in scatola o in altro modo preparati o conservati, esclusa la vendita al minuto;

b) per il bestiame equino: l'imposta che sarebbe dovuta per l'acquisto di detto bestiame allo scopo di immediata macellazione da parte dell'acquirente e per il commercio delle carni fresche e dei grassi allo stato naturale, compresa la vendita al minuto, nonché delle carni di cui al precedente articolo 2, insaccate, affumicate ed in qualsiasi altro modo preparate, esclusa la vendita al minuto.

L'aliquota d'imposta dovuta una volta tanto a norma dei suddetti articoli è comprensiva anche di quella che sarebbe dovuta per il commercio delle pelli non conciate, ancorché salate, escluse in ogni caso le pelli ovine destinate ad uso di pellicceria, mentre non assorbe l'imposta afferente il commercio di prodotti non specificatamente indicati all'articolo 2 e dei sottoprodotti della macellazione del bestiame bovino, ovino, suino ed equino, quali le ossa, i peli ed altri, nonché delle parti dell'animale rese incommestibili mediante procedimento di conservazione o manipolazione.

(È approvato).

ART. 5.

L'imposta sull'entrata dovuta a norma dei precedenti articoli 1 e 2 si riscuote esclusivamente in modo virtuale a cura degli incaricati ed appaltatori dell'imposta di consumo, con la stessa bolletta rilasciata per la percezione dell'imposta di consumo.

Gli incaricati ed appaltatori dell'imposta di consumo devono versare, in esenzione delle tasse relative di versamento e di attestazione ed altre spese postali, l'imposta riscossa, al netto dell'aggio ad essi spettante, entro il giorno successivo, non festivo, a quello in cui la riscossione si è verificata, direttamente sul conto corrente postale dell'Ufficio del registro competente per territorio. Il 2 e il 16 di ogni mese gli stessi debbono trasmettere altresì agli Uffici del registro competenti copie delle bollette rilasciate per la riscossione del tributo nella quindicina precedente.

Nei casi in cui l'imposta di consumo venga corrisposta in abbonamento, l'imposta sull'entrata, limitatamente al consumo nel comune ove ha sede la ditta abbonata, si corrisponde egualmente in abbonamento con le norme e nei modi previsti al titolo XXV

del regolamento approvato con il regio decreto 26 gennaio 1940, n. 10, eccezion fatta per i comuni con popolazione non superiore ai cinquemila abitanti, nei quali l'imposta sull'entrata sarà riscossa a cura degli incaricati ed appaltatori dell'imposta di consumo in modo virtuale alle stesse scadenze e con le bollette emesse per l'introito dell'imposta di consumo e versata all'Ufficio del registro nei modi e termini previsti dal precedente comma.

Agli incaricati ed appaltatori delle imposte di consumo compete, per la riscossione dell'imposta sull'entrata a norma della presente legge, l'aggio nella misura prevista dall'articolo 16, lettera *D*, del decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 89.

I detti incaricati ed appaltatori sono solidalmente responsabili con i contribuenti tanto per l'imposta che per le relative pene pecuniarie in caso di mancato pagamento totale o parziale del tributo.

(È approvato).

ART. 6.

Per il bestiame bovino, ovino e suino, vivo, per il bestiame equino destinato alla immediata macellazione, e per i prodotti indicati all'articolo 2, di estera provenienza, l'imposta sull'entrata, anziché al momento in cui si verifica la importazione è dovuta successivamente in base alle modalità stabilite dai precedenti articoli 1, 2, e 3.

Per le importazioni dall'estero delle pelli bovine, equine ed ovine, non conciate, ancorché salate, escluse le pelli ovine destinate ad uso pellicceria, l'imposta è dovuta una volta tanto nella misura del 5 per cento del valore determinato a norma dell'articolo 18 della legge 19 giugno 1940, n. 762, ed è comprensiva di quella afferente i successivi passaggi delle dette pelli.

(È approvato).

ART. 7.

Il tardivo versamento dell'imposta sull'entrata riscossa dagli incaricati ed appaltatori dell'imposta di consumo oltre il termine stabilito dall'articolo 5, ovvero l'omesso versamento dell'imposta stessa, è punito con una sopratassa pari ad un quinto delle somme non versate o versate tardivamente, indipendentemente dalle altre sanzioni previste dal codice penale, ove il fatto costituisca reato.

Detta sopratassa è ridotta ad un quarto quando il versamento delle somme dovute

all'Erario venga effettuato non oltre il decimo giorno successivo a quello stabilito dal richiamato articolo 5.

L'omessa o tardiva trasmissione agli Uffici del registro da parte degli incaricati ed appaltatori dell'imposta di consumo, delle copie delle bollette relative alla riscossione dell'imposta sull'entrata a norma del precedente articolo 5, è punita con una pena pecuniaria di lire 500 per ogni omessa o tardiva trasmissione.

(È approvato).

ART. 8.

Le note o fatture che siano rilasciate per gli atti economici per i quali l'imposta a norma della presente legge non si rende applicabile, perché compresa nelle aliquote condensate di cui ai precedenti articoli 2 e 3, sono soggette all'imposta di bollo stabilita dall'articolo 24 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni.

Ove peraltro i detti documenti portino separato addebito di spese di trasporto, di imballaggio od altro, limitatamente a tali addebiti è dovuta l'imposta sull'entrata nella misura e nei modi normali.

(È approvato).

ART. 9.

Il quarto comma dell'articolo 97 del testo unico per la finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« La tariffa a peso vivo risulta da quella della carne macellata fresca, deducendo il venti per cento per i suini, il quaranta per cento per i bovini, gli ovini e gli equini ».

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri e ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1954-55. (1680).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri e ai bilanci di talune aziende autonome per l'esercizio finanziario 1954-55.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

FERRERI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Concordo con la relazione della Commissione e ringrazio l'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del disegno di legge e delle tabelle annesse, identici nei testi della Commissione e del Governo, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

LONGONI, *Segretario*, legge: (*Vedi stampato n. 1680*).

(*La Camera approva tutti gli articoli e le tabelle annesse*).

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

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1955-56. (1431).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho presentato tempo fa al ministro della marina mercantile una interrogazione per conoscere lo stato degli studi, opportunamente predisposti per attuare l'indispensabile riordinamento dei servizi marittimi di preminente importanza nazionale, in guisa che anche agli scali marittimi dell'Adriatico sia presto ridata la possibilità di svolgere la loro funzione nell'interesse superiore dell'economia del paese.

Alla mia domanda il ministro ha, con la consueta gentilezza, risposto che la complessa questione del riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale ha formato oggetto di approfondito studio da parte della nota Commissione, a suo tempo nominata dal C. I. R., e che questa, nello scorso aprile, al termine dei propri lavori, ha presentato

allo stesso Comitato interministeriale della ricostruzione una documentata relazione, nella quale sono state formulate concrete proposte per la soluzione dei singoli problemi connessi al riassetto dei servizi.

Desidero ringraziare il ministro di tale risposta; ma desidero insieme insistere presso di lui, perché siano al più presto presi i provvedimenti che si riterranno opportuni per ridare ai servizi marittimi sovvenzionati in Adriatico una efficienza adeguata alla necessità dei porti di quel mare e dei rispettivi retroterra. La saggezza e il dinamismo del nuovo ministro mi rendono sicuro che la mia invocazione sarà ascoltata.

È noto che nell'immediato dopoguerra tutta la flotta sovvenzionata superstite (16 unità per tonnellate di stazza lorda 107.815) fu concentrata nel Tirreno e che nel tonnellaggio sovvenzionato attualmente in esercizio (87 navi per tonnellate di stazza lorda 616.772) il 59 per cento fa servizio esclusivo nel Tirreno (42 navi per tonnellate di stazza lorda 362.145), il 13 per cento fa servizio esclusivo in Adriatico (17 navi per tonnellate 181.008) e il rimanente 28 per cento (28 navi per tonnellate 173.569) è al servizio di entrambi i versanti, con netta prevalenza del Tirreno, anche per i servizi comuni, dato che in quel mare hanno termine i viaggi di ritorno e inizio quelli di andata.

L'Adriatico, essendo fuori del passaggio della rotta porti del nord — oltre Suez e viceversa, si trova a dover contare prevalentemente sulle linee sovvenzionate. Contro le 301 partenze di linee regolari di navigazione, previste per il giugno scorso da Genova, stanno le 65 partenze previste da Venezia (quasi altrettante da Trieste), delle quali circa la metà di preminente importanza nazionale.

I porti dell'alto Adriatico, e in primo luogo Trieste, debbono dividere parte del loro *hinterland* geografico con i porti del nord-Europa — belgi, olandesi e tedeschi — ed ora anche con Fiume. L'apporto valutarario è tuttora notevole. Bisogna assolutamente evitare che altre correnti di traffico cambino strada, perché, una volta scelta altra via, è difficile che i traffici ritornino su quella antica, come purtroppo è dimostrato da diuturna dolorosa esperienza.

Non si dimentichi che nei porti del nord-Europa, le comunicazioni marittime sono in continuo sviluppo: ad Amburgo fanno capo 266 linee regolari di navigazione, con 520-560 partenze mensili; a Brema le partenze mensili dei servizi di linea sono attualmente 350; da Rotterdam partono in media 630 navi al mese

in servizio regolare per tutti i porti del mondo; Anversa è allo stesso livello di Rotterdam.

È stato da più parti messo in rilievo che l'insufficienza di comunicazioni marittime regolari ha determinato perdite di ricchezza per le province adriatiche, essendo le merci provenienti o destinate oltremare, gravate, in misura più o meno larga, dalle maggiori spese del trasporto terrestre, che è necessario per raggiungere i più importanti scali marittimi distanti dal versante tirrenico.

Si aggiunga che, per la mutata situazione geo-economica e geo-politica, i porti adriatici debbono sopportare il gravoso onere dei sopra-noli per tutte le merci provenienti da Gibilterra ed oltre o destinate a Gibilterra ed oltre. Appare, perciò, assoluta e inderogabile la necessità:

a) di addivenire a una più equa ripartizione delle linee esistenti fra il versante tirrenico e quello adriatico;

b) di ammodernare, migliorare, potenziare le linee sovvenzionate esistenti nei due mari;

c) di ripristinare le linee sovvenzionate che esistevano in passato e che non sono state ancora ripristinate;

d) di creare nuovi collegamenti.

Quanto al punto *sub a)*, penso che possa essere tenuto presente il desiderio delle camere di commercio di Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Brindisi, i cui rappresentanti si sono riuniti a Venezia il 16 aprile ultimo scorso, affinché sia trasferita in Adriatico la linea bananiera esercitata con la motonave *Algida* del Lloyd Triestino come nell'anteguerra.

Quanto al punto *sub b)*, penso che possa essere tenuto presente il desiderio dell'ammodernamento della linea 190 Adriatico-Nord Pacifico, dato che la linea attuale non risponde ormai più alle necessità dei traffici con i mercati del centro America e nord Pacifico, soprattutto in rapporto alla concorrenza estera; nonché il miglioramento e il rafforzamento della linea commerciale Adriatico-Sud Africa (via Suez); il potenziamento della linea Adriatico-Soria e lo sviluppo della linea passeggeri e merci con la costa orientale adriatica mediante inserimento di nuovi scali.

Quanto al punto *sub c)*, penso che possa essere tenuto presente il desiderio del ripristino della linea Adriatico-New York, trasferendosi in Adriatico le motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, e il ripristino della linea 164 Adriatico-India-Estremo Oriente, istituita in origine solo dall'Adriatico con periodicità mensile, nonché il ripristino del collega-

mento con l'Estremo Oriente, con l'India, il Bengala, la Somalia, con i porti bulgari, romeni e russi fino ad Odessa; inoltre, il ripristino della periodicità quindicinale, come anteguerra, della linea Adriatico-Nord Europa e della periodicità settimanale sia della linea Italia-Spagna, con scalo anche a Cagliari, sia della linea per i porti del periplo italico.

Quanto al punto *sub d)*, penso che possa essere tenuto presente il desiderio della istituzione del collegamento regolare commerciale con periodicità mensile con il Sud America (costa atlantica) con navi celeri da carico.

Io formulo i più fervidi voti che tali richieste siano al più presto accolte, non soltanto perché rispecchiano l'interesse dei singoli porti e delle singole regioni, ma perché si concretano, soprattutto, nella difesa dell'economia nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto ha parlare l'onorevole Gatto. Ne ha facoltà.

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io comincio a diventare ottimista. Per anni sono stato nettamente su una posizione di pessimismo, per anni ho trattato qui il problema dell'Adriatico, ma per anni, come in tante altre questioni, la mia è stata una voce senza eco. Ora, invece, comincio a diventare ottimista, e lo dico senza ombra di ironia, quando penso che questo problema sta diventando così noto, così alla portata di tutti, che anche il mio ottimo amico, l'onorevole Colitto, lo ha oggi e con molta esattezza di dati e abbondanza di cifre, illustrato affermando la necessità di affrontarlo, lui che è un « terrafermiere », come diciamo noi. Ciò, vuol dire che il problema si pone all'attenzione di tutti, è effettivamente un frutto maturo, un frutto che ormai va colto: è, in breve, un problema che va definitivamente risolto.

I termini tecnici del problema l'onorevole ministro li conosce già: alla Camera anche noi li abbiamo esposti più volte, e ancora oggi li ha esposti con abbondanza di cifre, l'onorevole Colitto. Io però vorrei dire qualche cosa di più e di diverso: vorrei dire che gli adriatici hanno un titolo politico, hanno il diritto di chiedere al popolo italiano che venga eliminata l'ingiustizia di cui da anni vanamente si lamentano. Vi è una determinata politica e questa porta ad una situazione di difficoltà per i traffici in determinati settori e in determinate linee. Noi condividiamo questa politica e quindi noi non ci lamentiamo di essa ma diciamo soltanto questo: la politica che viene fatta non è esclusivamente la politica

degli adriatici, è la politica di tutto il popolo italiano: e poiché è di tutto il popolo italiano, è giusto che l'onere che comporta questa politica non ricada su una determinata parte del paese, cioè sui soli adriatici, ma che sia equamente distribuito su tutto il popolo italiano.

Oggi vi è poco commercio, vi è poco traffico con quei popoli che per secoli sono stati i popoli tradizionali degli sbocchi e dei traffici degli adriatici. Vi è una situazione politica che determina questa particolare situazione di fatto. Siamo d'accordo, e siamo ben lontani dal criticare questa linea politica; la condividiamo, ma diciamo che da questa politica deriva una situazione d'ordine nazionale, e il danno di una situazione di questo genere non può essere fatto ricadere esclusivamente su una sola parte del popolo italiano, cioè, ripeto, sugli adriatici. Allora, come rimediare? Noi l'abbiamo detto tante volte come si può rimediare. Noi non intendiamo avere nessun privilegio, non intendiamo avere nessun beneficio che già non ci fosse stato concesso nel passato, e che non ci spetti in base alla nostra storia e alla nostra tradizione marinara. Noi diciamo semplicemente: vi sono delle linee sovvenzionate. Queste linee sovvenzionate esistevano anche prima che si facesse questa politica estera ed esistono oggi che si fa questa politica estera. Noi vi chiediamo semplicemente che si rimettano le cose come stavano prima, che si ritorni alle proporzioni prebelliche di linee sovvenzionate fra porti adriatici e porti tirrenici. Tali linee sono sovvenzionate con il denaro di tutto il popolo italiano, con il denaro degli adriatici, come con il denaro dei tirrenici, col denaro degli uomini delle isole come con quello degli uomini delle Alpi. Perché questo denaro non deve servire a ricostituire un equilibrio, a riportare la situazione così come era prima che una determinata politica venisse fatta? Noi diciamo semplicemente questo: portateci nuovamente alle stesse proporzioni di linee sovvenzionate che avevamo prima della guerra. Non chiediamo quindi niente di particolare o di nuovo.

L'onorevole Colitto vi ha citato tante cifre; io ne ricorderò pochissime. Vi dirò, per esempio, che su 22 miliardi, *grosso modo*, che lo Stato ogni anno spende per le linee sovvenzionate solo 2 miliardi sono destinati per quelle adriatiche, 18 miliardi sono invece dati alle linee tirreniche, 2 miliardi per le linee miste.

L'onorevole Colitto vi ha indicato il numero delle partenze sia dai porti tirrenici che da quelli adriatici. Sarebbe per me ora facile — e l'abbiamo fatto tante volte per

cui mi sembra che sia inutile ripeterlo — fare il confronto fra le partenze che vi erano prima della guerra e quelle che vi sono ora.

Sostanzialmente, noi chiediamo il ripristino della vecchia situazione, dichiarando che abbiamo i titoli politici per chiederlo. Perché non è giusto che la situazione politica si rifletta esclusivamente su determinati settori o parti della vita nazionale; no, deve riflettersi su tutta la vita nazionale, specie quando questa politica è voluta da tutto il popolo italiano.

Si osserva: voi adriatici non avete traffico, non avete carico. Non è vero: noi affermiamo che, nonostante la situazione politica, che indubbiamente rende più difficili i nostri commerci con certi settori del mondo, la vecchia legge che la linea crea il traffico e il carico vale ancora. Se l'iniziativa privata attendesse che vi fossero i carichi pronti per studiare se la linea debba o non essere istituita, probabilmente essa non avrebbe conseguito quei successi che ha conseguito e non avrebbe intrapreso quel complesso di commerci e di traffici che essa ha intrapreso: molto minore sarebbe il numero di linee che solcano i mari.

Ripeto: è noto che la linea crea il traffico. Il caso tipico è costituito proprio dalle ultime due linee istituite in Adriatico, che non solo hanno creato il traffico, ma — come le statistiche dimostrano — esso è così abbondante che si è costretti ad ogni viaggio lasciare parte della merce a terra.

Dateci dunque le linee e vedrete che a queste seguirà il traffico, vedrete che le linee saranno redditizie.

Siamo molto preoccupati per quello che sta attualmente facendo quella tale commissione del C. I. R. in materia di riorganizzazione della « Finmare », di redistribuzione delle linee, di distribuzione delle nuove costruzioni.

Siamo molto preoccupati perché noi siamo sempre stati trattati male dalla « Finmare ». La Società Adriatica è quella che ha avuto la flotta meno ricostruita, che ha avuto meno linee: è veramente la dimenticata, la cenerentola di questo gruppo.

Noi siamo preoccupati perché tutto fa pensare che questa situazione continui, o peggiori, mentre noi sosteniamo che proprio sul settore adriatico debba concentrarsi l'opera del Governo ed essere potenziata l'attività delle società di preminente interesse nazionale. Noi diciamo che attraverso la creazione di nuove linee si può ristabilire il vecchio equilibrio esistente nell'anteguerra: ciò si può conseguire mediante l'assegnazione

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

zione alla società Adriatica sia di navi nuove che di navi in esercizio in altre linee, rimuovendo così una patente ingiustizia.

E noi questo vi chiediamo non solo perché è giusto; non solo perché — come ho dimostrato — abbiamo il titolo per chiederlo, non solo perché i nostri equipaggi e i nostri disoccupati hanno bisogno di lavoro, non ve lo chiediamo solo per queste ragioni (che pur sarebbero assolutamente legittime e determinanti) — soprattutto ora che si vuole smobilitare l'arsenale di Venezia, ciò che provocherà migliaia di disoccupati che graveranno sull'economia della nostra povera città, a meno che, come noi auspichiamo ed il Governo ha promesso, non si provveda ad una completa riconversione di tale industria — ma ve lo chiediamo anche in nome della dignità nazionale.

Voi sapete qual è la situazione nell'Adriatico, sapete che in questo che fu chiamato il «mare nostro» la bandiera italiana non domina più oggi. Nel porto di Venezia oggi si vedono navi greche, jugoslave, turche, israeliane. Oggi in Adriatico viene esercitata una intensa concorrenza da parte della marineria greca, forte come non mai, da parte della marineria jugoslava, che cerca di contenderci con tutte le sue forze il dominio di questo mare, da parte anche delle marine della Turchia e di Israele che fino a ieri non esistevano in queste acque. E vediamo sempre più rare le bandiere italiane nel nostro bellissimo bacino!

Questo non vi dice nulla? Oltre ai titoli politici, ai titoli che si concretano nella richiesta di lavoro e di traffici, oltre ai titoli economici (tutti, ripeto, pienamente legittimi), bisogna tenere in particolare considerazione la situazione di aspra concorrenza che si è creata nell'Adriatico. Che cosa significherebbe non solo per la marineria adriatica ma per l'intera marineria italiana (per questa gloriosa marineria che oggi occupa il quinto posto nel mondo), ammainare la bandiera del primato in quell'Adriatico che per secoli fu chiamato «mare nostro»?

Abbiamo anche questo titolo per chiedere: la dignità nazionale. Vorrei anzi dire che, al di là della situazione del bilancio e della stessa comparazione fra la situazione dell'anteguerra e quella odierna, vi è una posizione di dignità nazionale che investe tutta la nostra marineria e l'intera azione politica del Governo. Questa situazione non può e non deve essere sottovalutata.

Sono anni che noi parliamo del problema adriatico, sono almeno tre anni che noi se-

gnaliamo al Parlamento la situazione sempre più grave determinata in Adriatico dalla concorrenza straniera. Noi sottolineiamo questo non solo perché siamo adriatici e quindi interessati al problema, ma anche e soprattutto perché sentiamo quali ripercussioni subirebbe nel mondo il prestigio italiano se dovessimo perdere il primato nel mare Adriatico. Vorrei dire che l'espressione del dominio marinaro italiano è rappresentata dal mare Adriatico, quel mare che attraverso i secoli è stato il simbolo della gloria e della potenza marinara degli italiani.

Sarebbe triste ammainare la nostra bandiera proprio su questo mare! Ma non la ammaineremo, vero, onorevole ministro? Vero che risolveremo il problema degli adriatici dopo tanti anni di discussioni? E lo risolveremo non con il solito sistema della nave che viene data dopo tante discussioni (e che certamente contribuisce a migliorare la situazione, ma non a risolvere il problema), ma nella sua totalità, nella sua visione complessiva, nella sua vastità? Vero che interverremo presso il C. I. R. perché non abbia a danneggiare ulteriormente la situazione degli adriatici e della Società Adriatica, ma abbia invece a ricostituire quell'equilibrio che da anni è carente? Vero che noi provvederemo a tutelare il primato italiano nell'Adriatico?

Sono certo che il Governo affronterà e risolverà questo problema. Vedete, onorevoli colleghi, i problemi possono essere economicamente importanti ed urgenti, ma possono non essere maturi. Se l'opinione pubblica non conosce e non sente un determinato problema, non basta la buona volontà del ministro per affrontarlo e risolverlo. È necessario che, accanto alla volontà di un uomo, vi sia la concorde volontà di un popolo nel sentire che un problema ha la sua importanza. Ora è accaduto questo: dopo anni (dico anni) che andiamo trattando nel Parlamento il problema degli adriatici, dopo anni che andiamo dicendo sempre le stesse cose (e nulla di nuovo ha detto ora l'onorevole Colitto, così come nulla di nuovo sto dicendo io), l'opinione pubblica incomincia a muoversi e le nostre non sono più voci isolate, ma sono parole circondate dal calore del popolo. Vuol dire che il problema è giunto a maturazione; di conseguenza, abbiamo fiducia che esso verrà risolto.

Ecco perché — e lo dico senza ombra di ironia — comincio a diventare ottimista. La riunione avvenuta nella sala del consiglio comunale di Venezia, dove erano rappresen-

tate tutte le città adriatiche, le quali hanno approvato un ordine del giorno che sostanzialmente sintetizza la volontà degli adriatici e le loro richieste, questa riunione ha dimostrato che si è raggiunta unità di intenti e di voleri per la risoluzione del problema. Questo mi fa sperare che il problema verrà affrontato nel suo complesso e risolto.

Molti problemi si discutono da anni, ed io sono decisamente sfortunato, perché solo dopo molti anni vengono accolte le mie richieste. Ad esempio: l'anno scorso ho avuto la soddisfazione, dopo un'attesa di 7 anni e dopo 7 discorsi fatti, di vedere finalmente approvato dal Consiglio dei ministri, e presto verrà portato all'esame dell'Assemblea, un provvedimento di legge sulla navigazione interna. Io ho avuto indubbiamente una certa costanza ad insistere per sette anni, e di questo mi faccio merito, tanto più che a qualche cosa sono riuscito. Non a tutto, però: la mia vecchia opinione, che la navigazione interna debba passare sotto l'amministrazione della marina mercantile, come corrisponde al desiderio di tutti gli operatori di quel settore economico, è ancora lontana dall'essere tradotta in realtà. Eppure molte difficoltà sarebbero state evitate alla navigazione interna, molte lotte, anche per ottenere quella tale legge, sarebbero state evitate se ci fosse stato un provvedimento quanto mai semplice come quello del passaggio della navigazione interna dai trasporti alla marina mercantile. Perché allora le leggi fatte per le navi si sarebbero estese alle più modeste barche dei navigatori interni. Io non sono mai riuscito a capire perché queste navicelle, che pure hanno una poppa e una prua e che vanno sull'acqua, debbano essere avvicinate alla rotaia e alla strada, anziché essere le sorelle più piccole di quei grandi colossi che vanno per il mare.

Vi è un'altra materia che a mio parere deve essere disciplinata dal ministero della marina mercantile, ed è la pesca. Questo importante settore della attività economica nazionale, che occupa oltre 100 mila persone e che investe un movimento economico che oltrepassa il centinaio di miliardi (il pescato, al consumo, è valutato oltre 150 miliardi) non sembra che sia da noi tenuto nella dovuta considerazione, tanto è vero che mentre in qualche paese estero c'è addirittura il ministero della pesca, da noi esso è a mezzadria tra il Ministero della marina mercantile e quello dell'agricoltura. E cosa c'entri l'agricoltura con la pesca, proprio non capisco, perché negli stagni non si trovano che rane e

tinche! Bisogna che arriviamo ad una unificazione dei servizi, condizione essenziale per poter ridare vita a questa nostra larga e proficua attività. Io non voglio certo fare l'apologia del fascismo, ma non posso non ricordare che l'alto commissariato per la pesca istituito in periodo fascista funzionò bene. Perché non si potrebbe costituire non dico un alto commissariato, perché altrimenti pare che tutti vadano a caccia di alti commissariati e di sottosegretariati, ma una direzione generale presso la marina mercantile che unifichi tutti i servizi della pesca? Noi abbiamo la convinzione che l'attuale sistema di mezzadria sia il meno adatto per risolvere i problemi del settore. Già quando si tratta di mettere d'accordo più ministeri, la questione è sempre piuttosto seria. Se poi c'è tra essi una rivalità di competenza, essa diventa veramente preoccupante.

Bisogna quindi procedere a questa unificazione dei servizi, che fu già tentata nel passato, e con buon esito. Non vi è alcuna ragione per non rifare questo esperimento: indubbiamente esso darà ottimi risultati.

Sempre sul problema della pesca, vorrei rivolgere una preghiera al ministro della marina mercantile. A mio parere il problema va affrontato e risolto in maniera organica, non già con dei provvedimenti parziali che aiutino i pescatori a prendersi la rete o a procurarsi qualche altro aggeggiamento per la barca. Questi sono provvedimenti ottimi, ma rientrano nel campo che vorrei chiamare, sotto certi aspetti, assistenziale della pesca.

Il problema della pesca è diverso, e si compendia nelle seguenti cifre. In Italia al produttore — cioè ai pescatori — va una somma che si aggira sui 25 miliardi di pescato; dall'estero, poi, importiamo una quantità di pesce per una somma che non è inferiore a questa. La massa del pesce valutata al consumo si calcola sui 155 miliardi.

Queste cifre vi danno il panorama della situazione e vi indicano che noi importiamo in valore per lo meno tanto quanto guadagnano i nostri pescatori.

Innanzitutto dobbiamo domandarci perché accade questo. La risposta è abbastanza semplice. Ciò succede soprattutto, sia perché noi non possediamo un'attrezzatura peschereccia che sia adatta a cercare il pesce là dove c'è, sia perché, in molti casi, le altre nazioni ci vietano d'andare a pescare dove c'è il pesce. È inutile costruire pescherecci e barche che servano solo a pescare in certe acque in cui non c'è il pesce: questo bisogna andarlo a trovare dove è abbondante: ed è chiaro che

se esso è in casa d'altri, ci vuole l'autorizzazione del padrone di casa.

Si dice ai chioffiotti che non devono avvicinarsi alle coste jugoslave. Ma volete che i chioffiotti vadano a pescare nelle acque italiane dove non c'è pesce? Fatalmente essi vanno sotto le coste jugoslave, perché il pesce ha la brutta abitudine di starsene in quelle acque. E così questi disgraziati pescatori si vedono togliere dagli jugoslavi il pescato, la rete e talvolta anche la barca.

Questo problema non si risolverà mai se non si arriverà ad un accordo per la pesca nell'Adriatico, perché è inutile dire al pescatore — come è stato fatto con il trattato passato e come si cercherebbe di fare ancora oggi — di andare a pescare in altri posti: il pescatore andrà là dove sa di trovare il pesce.

Altrettanto dicasi anche per la pesca nelle acque albanesi, tunisine, ecc.

Bisogna quindi partire dal principio che i pescherecci devono essere adatti ad andare in quelle acque dove il pesce abbonda. Questo deve essere il criterio del rinnovamento. Altrimenti si faranno dei pescherecci che possono servire benissimo per diporto, per sostituire con un certo colore folkloristico gli *yachts*, non già per pescare. E bisogna che siano autorizzati ad andare nelle acque dove vi è il pesce, perché altrimenti anche la flotta efficiente non risolverà il problema. Vi sono quindi due aspetti del problema, l'uno di natura tecnica, l'altro di natura internazionale: se non verranno risolti ambedue, il problema della pesca sarà sempre... in alto mare.

Ma c'è un secondo problema. Noi importiamo molto pesce, segno che non peschiamo quanto ci è necessario. Però in certi mercati accade che il pesce pescato viene ributtato in mare, perché non è possibile venderlo. Tipico, sotto questo aspetto, il mercato di Livorno.

È evidente da ciò che vi è un altro problema che si impone: provvedere alla conservazione ed al trasporto del pesce che viene pescato: perché pescare per poi ributtare in mare il pesce può essere un ottimo esercizio sportivo, ma non certo un'attività che possa definirsi economica.

Da qui la necessità di provvedere a quella che, con un termine pittoresco che a me piace molto, viene chiamata la « catena del freddo »; se noi non riusciremo a far sì che il pesce possa essere trasportato sui mercati di consumo, non risolveremo mai il problema dei pescatori.

Il terzo punto è questo: perché i pescatori ricavano 22-25 miliardi (secondo le statistiche nazionali) dal loro lavoro ed i consumatori invece pagano oltre 155 miliardi per il pesce? Calcoliamo pure anche i circa 25 miliardi (forse più) di pesce che viene importato, perché questo enorme squilibrio fra mercato di produzione e mercato di consumo, che non si verifica solo — badate — nel settore del pesce, ma che si verifica anche in altri settori, tipici quello ortofrutticolo e, sotto certi aspetti, quello agricolo?

Anche qui, qualcosa ci deve essere. Se, sotto certi aspetti, questa sperequazione nei settori agricolo ed ortofrutticolo rimane un piccolo mistero, per il pesce invece si sa che essa è da attribuirsi in gran parte alle difficoltà di trasporto e di conservazione.

Si arriva quindi nuovamente al problema della disciplina della « catena del freddo » e al problema della disciplina dei mercati. Non ho capito perché non si siano voluti disciplinare i mercati. Se si trattasse di spendere denari, capirei che lo Stato opponesse una resistenza dicendo: io non sono il pozzo di san Patrizio. Ma disciplinare il mercato, almeno sotto certi aspetti, non costa nulla. Perché, dunque, non farlo? Per esempio, non costa nulla cercare di fare rispettare le leggi esistenti, e che i comuni regolarmente non rispettano. Sappiamo, infatti, che quella tale tassa che i comuni ricavano dal mercato del pesce e che dovrebbe essere, secondo la legge, immessa nel mercato attraverso il miglioramento dei servizi e delle attrezzature del mercato, va per vie del tutto diverse, che si chiamano i meandri difficili della spesa ordinaria o straordinaria del bilancio del comune. Questo denaro non trova mai la via naturale stabilita dalla legge, che sarebbe quella di ritornare al mercato del pesce.

In fondo, non si chiede che questo: fate che i comuni rispettino la legge. E, siccome si sa che i comuni non la rispettano e sono furbi e faranno sforzi enormi per continuare a non rispettarla, fate che i mercati siano dati possibilmente agli operatori economici, cioè alle cooperative, a chi vive di questa attività. Può darsi che abbiano più cura per migliorare le attrezzature e i servizi del mercato di quanto non ne abbia un funzionario municipale.

Vi è quindi anche quest'altro problema: curare i mercati del pesce, curare il tipo delle attrezzature.

Bisogna creare una politica che dia acque pescose ai nostri pescatori, naviglio peschereccio fatto a pescare il pesce dove c'è, che

tenda a creare l'attrezzatura della « catena del freddo », che riveda la disciplina dei mercati.

Questi sono i punti fondamentali che bisogna tenere presente, e il credito peschereccio è uno degli strumenti fondamentali per attuare parte di questo programma. A questi punti maggiori aggiungo un altro piccolo punto, che esporrò, pregandovi sempre di non accusarmi di apologia del fascismo.

Il fascismo fece una strana cosa. Ad un certo momento prese dei bellissimi camion e dentro vi mise una ragazza, in genere carina, vestita da cuoca e la faceva girare per i vari paesi ad insegnare come si cucina il pesce.

Questa propaganda sul come si cuoce il pesce non è una cosa errata; bisogna farla, perché dalle statistiche si rileva che l'Italia, malgrado sia quel paese che ha molte coste e molto spirito marinaro, consuma, in senso relativo, il minor quantitativo di pesce degli altri paesi. E sapete perché? Perché le nostre brave donne di casa dicono che è difficile cuocere il pesce.

TOZZI CONDIVI. Costa di più.

GATTO. Non è vero. Il costo medio è sulle 450 lire al chilo, mentre la media nazionale del costo della carne è di molto superiore, per lo meno doppia. Quindi, anche sotto questo aspetto, il fenomeno non è giustificato. E vi dirò anche che il pesce ha qualità nutritive eccellenti, migliori — sotto certi aspetti — di quelli della carne, e non contiene meno proteine della carne.

Il fatto è che non si sa cuocere il pesce in Italia. Credo dunque che una certa propaganda al riguardo sarebbe ottima cosa. Vi è anche un motivo psicologico per cui mangiamo poco pesce: siamo abituati a mangiarlo di venerdì, nei giorni di magro, per penitenza; quindi, all'idea del pesce associamo inconsciamente l'idea della penitenza, dei digiuni, delle flagellazioni, eccetera. (*ilarità*).

Scherzi a parte, bisogna propagandare i modi di cucinare il pesce. Io sono un mangiatore, non un commerciante di pesce, ma i commercianti dicono proprio che, per tentare di ridurre la crisi nel settore del pesce, bisogna cercare di propagandare il modo di cucinarlo.

E termino non senza la solita preghiera al ministro: bisogna fare quel famoso trattato con la Jugoslavia e farlo in modo che i pescatori possano andare a pescare; e bisogna farlo presto, perché sono boccheggianti! Tutta la marineria chioffiotta è in una situazione difficilissima che va affrontata: non si deve lasciarla morire.

Inoltre, dobbiamo fare questo trattato in armonia col trattato commerciale. Noi non abbiamo niente da dare in cambio alla Jugoslavia nel settore del pesce, ma abbiamo contropartite in altri settori commerciali. Non separiamo questi due trattati. E cerchiamo di farli presto, perché bisogna risolvere assolutamente il problema della pesca in Adriatico, che da anni ormai viene trattato ad ogni discussione del bilancio sulla Marina mercantile.

Ancora un altro argomento: i porti pescherecci. Vi sono flottiglie pescherecce che non sanno dove attraccare perché i porti pescherecci per la legge non esistono. Vi è una vecchia legge del 1860 o 1870 o 1880, non ricordo bene la data. Il mio amico onorevole Terranova è dottissimo in materia e ha fatto a suo tempo uno studio veramente pregevole. È una vecchia legge del tempo in cui non ci si sognava nemmeno che potessero occorrere dei porti per i pescatori. Ebbene, questa legge, tuttora in vigore, classifica i porti in varie categorie, ma dimentica che esistono i porti per pescatori.

E vi prego, non fatemi ripetere ogni anno la questione del piccolo porto di Caorle! Vi sono oltre 100 pescherecci che non sanno dove attraccare perché manca il porto per essi! Occorrerebbe scavare con una draga per disinterrare il porto, ma il genio civile, il Ministero dei lavori pubblici, la marina mercantile, il servizio escavazione porti si rifiutano di prendere l'iniziativa perché, stando alle leggi, ai regolamenti e alle altre norme che disciplinano l'attività di ciascuno di questi enti, nessuno di essi ha l'obbligo di provvedere al porto per i pescatori! Si va così da Erode a Pilato, col risultato che per tutti costoro il porto è come non esistesse e i disgraziati pescatori continuano a stare con le loro barche in una situazione pericolosa. Faccia dunque in modo il ministro che io non debba ripetere anche su questo argomento lo sforzo oratorio che ho fatto per sette anni consecutivi sulla navigazione interna. Mi fermi alla seconda volta, anche perché, per uno stesso argomento, si possono trovare due o tre modi per dire le stesse cose, ma sette modi diversi sono veramente troppi. Io sono certo che, sotto la sua guida, la marineria italiana, onorevole ministro, continuerà quella strada di ascesa che ormai percorre da anni e che l'ha portata ad essere la quinta del mondo: noi diciamo con senso di profondo orgoglio che desideriamo mantenere e possibilmente migliorare per l'avvenire questa nostra posizione. (*Applausi al centro*).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

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

« La Camera

invita il Governo

a tener presente, nell'organizzazione delle linee di navigazione, la funzione che deve essere assegnata al porto di Brindisi per la posizione che questo porto naturale, sicuro ed attrezzato, con maestranze specializzate, ha e deve avere nel traffico del vicino e lontano oriente ».

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

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, quest'anno la discussione del bilancio della marina mercantile si svolge sotto il segno del « cambio della guardia ». Il calabrese onorevole Cassiani ha sostituito l'anconetano onorevole Tambroni, che pure ha fatto una lunga esperienza di parecchi anni a piazza della Minerva, ove ha lasciato, senza dubbio, l'impronta della sua opera con la legge 17 luglio 1954, n. 522, che fu battezzata poi col nome di « legge Tambroni ». Tale legge fu vivamente dibattuta nel corso della discussione dell'anno scorso, per le perplessità che essa creava in molti colleghi di tutti i settori circa la sua efficacia per risolvere ed attenuare la grave crisi cantieristica che affliggeva il nostro paese in quel periodo. Lo stesso ministro Gava, dopo pochi mesi dall'entrata in vigore della legge, in occasione del varo di una nave a Castellammare di Stabia, ebbe ad esprimere i suoi dubbi sugli effetti positivi che la legge Tambroni avrebbe potuto avere nell'affrontare ed attenuare la grave crisi che colpiva tutti i cantieri navali italiani. Oggi la legge è viva e vitale, cioè è operante. Spetta a lei, onorevole Cassiani, fare in modo che questa giovane creatura possa continuare a vivere e a operare per tutto il periodo di dieci anni che le è fissato.

L'onorevole Troisi scrive nella sua relazione: « Dobbiamo osservare la estrema modestia delle cifre stanziare in bilancio, il che male si concilia con le esigenze, le necessità e le speranze di una nazione marinara come l'Italia. Difatti, su di una spesa totale del bilancio dello Stato italiano prevista in 2.788 miliardi e 231 milioni il Ministero della marina mercantile vi partecipa per 32 miliardi e 819 milioni, cioè in ragione dell'1,18 per cento ». Da oltre sette anni da questi banchi reclamiamo un bilancio diverso, per cui noi non possiamo che essere d'accordo

con il grido di allarme che lancia l'onorevole Troisi. Le somme di questo bilancio dovrebbero essere più attentamente seguite, perché si tratta di uno dei più importanti bilanci per il nostro paese, per il rilievo che assumono i problemi della marina mercantile, per le ripercussioni che si determinano sulla intera economia italiana, per il numero dei lavoratori impiegati, per le esigenze dei trasporti, per l'attività delle industrie cantieristiche e per la necessità di creare veramente negli italiani una coscienza marinara che sia la premessa dell'avvenire d'Italia sui mari. Senonché una coscienza marinara può essere creata negli italiani nella misura in cui il Governo si decida, una volta per sempre, a cambiare l'attuale rotta e a trasformare le aride cifre contenute nello stato di previsione del bilancio in discussione in modo che diventino sempre più cospicue ed in modo altresì che il bilancio della marina mercantile non resti più la « cenerentola » di tutti i bilanci italiani.

Ciò premesso, permettetemi di sottolineare che questo bilancio può dirsi un fratello siamese di quelli degli anni precedenti; ad esempio, di fronte alle modeste e irrisorie somme stanziare per i naufraghi e per i lavoratori civili delle capitanerie dei porti stanno ancora una volta le eccessive somme, in aumento ogni anno, stanziare per le sovvenzioni alle società di navigazione di preminente interesse nazionale che dai 14 miliardi dell'anno scorso passano a 17 miliardi e 600 milioni in questo anno.

Non è nelle mie intenzioni dire che non è stato fatto nulla per la ricostruzione della nostra marina mercantile, così duramente provata dalla seconda guerra mondiale. Essa, quantitativamente, ha raggiunto uno dei primi posti nella graduatoria in stazza lorda della marina mercantile mondiale. Ma, onorevoli colleghi, la nave mercantile, quale mezzo di trasporto tra continenti e nazioni, non può imporsi alla concorrenza internazionale se non con le caratteristiche di qualità.

Molto si è fatto per risolvere quantitativamente il rafforzamento della nostra marina mercantile, ma molto resta da fare qualitativamente, se vogliamo che il mare che ci circonda sia fonte di benessere per il nostro popolo. La flotta mercantile di un popolo — scriveva l'onorevole Gatto nella sua relazione dell'anno scorso — che nel mare ha una delle sue maggiori ragioni di vita, deve pertanto rispondere a caratteristiche di qualità per vincere la concorrenza delle

bandiere estere, adeguarsi alle necessità contingenti, mantenersi all'altezza dei tempi e delle necessità mondiali, e non solo nazionali, rinnovarsi continuamente.

Orbene, è necessario quindi che si intensifichi il processo di ringiovanimento della nostra marina mercantile, quando si pensi che fanno parte di essa oltre 1 milione e 200 mila tonnellate di stazza lorda che hanno oltre 20 anni di navigazione e di cui 800 mila addirittura 30 anni di vita.

È necessario, onorevole ministro, che siano prese delle energiche misure per imporre ai proprietari di queste carcasse, che mettono in pericolo la vita dei marittimi, di inviare alla demolizione questi ruderi e sostituirli con nuovo naviglio di qualità, affinché si possa essere in grado di sostenere la concorrenza sui mari, che si fa sempre più viva.

Onorevole ministro, nuovi temibili concorrenti si affacciano sull'orizzonte del mare — grida l'onorevole Troisi nella sua relazione al bilancio in discussione. Paesi come la Germania, il Giappone, la Jugoslavia e la Grecia apprestano potenti flotte mercantili. Noi condividiamo questo grido di allarme che lancia il relatore e lo facciamo nostro. I fatti sono a dimostrare la necessità di agire. Lo stesso Adriatico, ove per secoli la marina mercantile italiana ha dominato incontrastata, è oggi teatro di accanita concorrenza di varie bandiere.

Ai miei concittadini di Brindisi strazia l'animo e il cuore, onorevole ministro, vedere arrivare ad attraccare alle sue vaste banchine navi battenti bandiera straniera; specialmente greca e turca, mentre fanno difetto le navi battenti bandiera italiana.

A questo proposito mi permetto, onorevole ministro, di chiederle: a quando la riorganizzazione delle linee di navigazione? A quando la ripresa della linea n. 35 e 36, così detta del periplo dell'Adriatico, che ha fatto un solo turno e poi è stata sospesa? In proposito mi permetta che io richiami la sua attenzione affinché nel riorganizzare questa linea non si commettano ingiustizie contro il porto di Brindisi al quale deve essere dato il posto che gli compete nello scambio dei rapporti commerciali con il vicino e lontano oriente. Brindisi, col suo triplice porto non può e non deve morire per soddisfare clientele elettorali o interessi di campanile, ma deve trovare nell'attività del suo porto naturale, bene attrezzato e con maestranze specializzate, i mezzi di vita di gran parte della sua popolazione.

Il declassamento della nostra marina mercantile deriva altresì dal fatto che il Governo conduce una politica di contrazione dei traffici, cioè non ha alcuna cura di sviluppare le condizioni oggettive dei traffici con una opportuna politica commerciale. È da auspicare che l'orientamento distensivo che si va diffondendo nel mondo, e verso il quale il Governo italiano ha dimostrato ostilità ed indifferenza, valga a suscitare stimoli e pressioni capaci di sospingere al rinnovamento della nostra marina mercantile nell'interesse dell'economia nazionale.

Mi permetto altresì di richiamare l'attenzione del Governo, in considerazione dello stato di povertà in cui vivono i lavoratori della pesca, incapaci con i propri mezzi di rinnovare e di potenziare la loro attrezzatura, che siano stanziati 200 milioni di lire per il credito ai lavoratori della pesca.

Onorevoli colleghi, ho cercato con questo breve intervento di portare il mio modesto contributo su alcuni problemi che riguardano la nostra marina mercantile; il Governo e la Camera ne facciano l'uso che più riterranno opportuno ed utile nell'interesse del popolo italiano. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cervone. Poiché non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

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

GRAZIADEI. Questo bilancio, ancor più di quelli precedenti, discusso con ritmo accelerato nel pieno di una stagione afosa, è forse l'espressione più di un rito normale e doveroso che l'esigenza di discutere, di vagliare, di polemizzare, di denunciare. Ormai ci siamo abituati a considerare i bilanci che fanno capo all'VIII Commissione come dei bilanci secondari, di carattere marginale, senza peso decisivo nella valutazione della politica generale del Governo e nella politica economica nazionale.

Penso che sia un errore, tanto più rilevante nel caso di questo bilancio, poiché il traffico marinaro è strettamente legato alla sorte di centinaia e centinaia di imprese, di cantieri, di compagnie; di società nelle quali centinaia di migliaia di lavoratori e altrettante famiglie trovano la possibilità di esistenza. Penso che sia un errore, anche perché questo riduce a vedere subordinate le esigenze della nostra marina mercantile a quelle, per esempio, della nostra politica estera; senza che mai questa esigenza, quella della politica della marina mercantile che pure ha effetti sull'economia di tante imprese,

intervenga ad influenzare il corso dei nostri rapporti con le altre nazioni.

Eppure, il nostro paese, come diceva poco fa l'onorevole Gatto, non è marinaro per vocazione; lo è invece per conformazione territoriale. Si addentra nel mare, e il mare è un continuo invito a camminare per la strada senza margini che conduce in tutti i paesi del mondo, ove, anche se non si scorge il pennone su cui è issata la nostra bandiera, vive sempre nelle pagine di storia di quei popoli il ricordo dell'audacia, del coraggio, delle capacità degli uomini delle nostre vecchie repubbliche marinare.

Diciamolo francamente: la nostra marina mercantile oggi pretende di vivere di rendita, della rendita del più cospicuo patrimonio accumulato nei secoli scorsi; e che dovrebbe contribuire a tenere aperti i vecchi approdi e ad aprirne ancora di nuovi.

Ma io credo che faccia un cattivo affare chi oggi pretenda di vivere di rendita, e l'affare è certamente fallimentare nel caso nostro ove si volesse vivere tra le cupidigie del presente, facendo leva soltanto sulle glorie del passato. Occorre aggiornare il libro meraviglioso della nostra storia marinara; occorre scrivervi altre pagine, che la tecnica, la capacità dei nostri uomini possono e sanno scrivere.

Noi diciamo a questo o a un altro Governo: date a questi uomini la possibilità di scrivere queste nuove pagine, di far sventolare la nostra bandiera sui nostri mari, su tutti i mari del mondo, in civile, aperta competizione con le marine di altre nazioni.

Io ritengo che queste possibilità non siano state create; anzi, nel quadro della nostra politica generale, non sono state mai create e spesso sono state ostacolate. Anche quando è sembrato che uno sforzo sia stato promosso per portare innanzi uno dei tanti settori che qualificano l'attività marinara, l'assenza di ogni contemporaneo sforzo in altri settori ha impedito che si traessero i vantaggi dall'evidente buona volontà di fare qualcosa.

Vedete quanto avviene nel settore delle costruzioni navali. Noi oggi abbiamo raggiunto un tonnello in nella marina mercantile davvero confortante, al quale ha elevato giustamente un inno poco fa l'onorevole Gatto; e spesso, trascurando ogni altro elemento, con soddisfazione ci attardiamo oggi a leggere la graduatoria delle marine dei vari paesi.

Abbiamo effettivamente conquistato una posizione che ci soddisfa e che ci spinge a mantenere, e se mai anzi a migliorare i nostri

traguardi. Ma che significato può avere tale conquista se non quello di vedere avanzare tutto il vasto complesso delle attività marinare e di ogni altro complesso a tali attività legato e connesso? Aver conseguito maggiori vantaggi, cioè maggior patrimonio, non ha significato e, quello che più conta, non ha valore, se non si esprime in una maggiore produzione, in un maggiore lavoro, in un maggiore carico e scarico di merci, in maggiori traffici, cioè in maggiore ricchezza nei nostri porti, nei nostri cantieri, negli *hinterland*, angusti o vasti, che ai porti fanno capo.

Ed è qui che la politica marinara si collega a tutta la politica generale del Governo, alla politica interna, alla politica estera. Quando si produce, vi è sempre la possibilità di attivizzare il nostro cospicuo tonnello, con tutte le altre operazioni annesse; ma quando le aziende industriali, attraverso l'apporto di nuovi macchinari, attraverso l'asperato ritmo produttivo, il « taglio » dei tempi, le odiose discriminazioni, lanciano sul mercato del lavoro sempre nuove ondate di disoccupati mentre il mercato interno si restringe e i magazzini si colmano, le fabbriche prima cominciano a intisichire e poi, purtroppo, a sbarrare la soglia a tutti gli altri lavoratori, Che cosa imbarcare se non gli emigranti? I quali, come una volta, abbandonano la propria patria in cerca affannosa di un lavoro ovunque, con qualsiasi mercede, sottoponendosi ad ogni rischio e a ogni umiliazione, fino a quando delusi e più poveri di prima, preferiscono prendere la via del ritorno per continuare la lotta nel proprio paese, per aprirsi una nuova strada, certi di un diverso avvenire.

È così che i porti, anche quelli che hanno una tradizione di un più continuo e quindi più sereno lavoro, sono costretti a far ricorso alla integrazione del fondo nazionale per soccorrere coloro che non arrivano a percepire quanto occorre ai più elementari bisogni della vita. È nei porti, forse più che altrove, che la feroce legge del profitto capitalistico si esprime con maggiore evidenza.

Noi ricordiamo le lotte, alla fine del secolo scorso e agli inizi di questo secolo, che furono promosse dai braccianti romagnoli contro la « grande crumira », cioè la prima macchina agricola portata nei campi. Lotta spontanea e primitiva, che sembrava condotta contro il progresso e la civiltà che le macchine rappresentavano. Non si comprese allora che ogni modifica nel sistema di produzione comporta una ineluttabile modifica nei rapporti di produzione, ponendo così sul tappeto la

necessità di risolvere i nuovi problemi sociali.

Il capitale privato non si occupa, né può occuparsi per la sua stessa natura, delle conseguenze che derivano dalle modifiche nella struttura delle attrezzature portuali. E quando le « grandi crumire » dei porti, cioè i nuovi meccanismi creati dal genio e dal lavoro degli uomini, vengono ad arricchire le banchine ed i cantieri, l'inno al progresso e alla civiltà si smorza sulle labbra di migliaia e migliaia di uomini che si vedono immolati nella loro esistenza fisica, di essere umani come tali, sull'altare di questo progresso e di questa civiltà.

Ha fatto nulla il Governo per sopperire a questa nuova situazione che per l'apporto delle nuove attrezzature meccaniche si è venuta a determinare nel nostro paese? Ha tentato di far nulla? Ha in animo di fare qualcosa che possa assicurare ai lavoratori dei porti un minimo di lavoro? L'interrogativo non è mio, ma è di migliaia di interessati che attendono una parola che restituisca loro la speranza e la serenità. Essi hanno seguito, con l'ansia della necessità, la discussione della legge 17 luglio 1954, che va sotto il nome di legge Tambroni, con la quale si dispone la costruzione di navi per 3 milioni di tonnellate e che avrebbe dovuto essere il toccasana di tutti i mali che affliggono la nostra marina mercantile. Noi, oggi, non sappiamo quale sorte sarebbe toccata ai lavoratori interessati se i successivi accorgimenti fiscali non avessero accompagnato l'attuazione di quella legge. E, del resto, altri ancora se ne chiedono. Ultimo in ordine di tempo quello che figura all'ordine del giorno di ieri, la proposta cioè 1960, presentata dall'onorevole Semeraro Gabriele ed altri, relativa alla concessione di uno speciale contributo per la costruzione di bacini galleggianti, valendosi precisamente della legge 17 luglio 1954, e questa modificando.

È la conferma della necessità di seguire nel suo sviluppo l'attuazione del provvedimento legislativo, la cui sorte è affidata al modo come viene realizzato e all'indirizzo che alla legge stessa viene dato. Un aspetto particolare assume nel corso dell'attuazione il rinnovamento del nostro naviglio mercantile. Il miglioramento della situazione nei riguardi della entità totale mondiale della flotta mercantile è rilevante. Si passa da 68 milioni, 509 mila tonnellate del 1939, malgrado le gravi distruzioni effettuate nel corso della seconda guerra mondiale, a 97 milioni, 422 mila tonnellate nel 1954.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

GRAZIADEI. Ma il miglioramento va valutato specialmente dal punto di vista qualitativo e dai progressi tecnici raggiunti, cioè dal punto di vista della costruzione di nuove navi. Ed è questo il *punctum dolens* della nostra marina mercantile. Una flotta, anche se non utilizzata al massimo, finisce sempre, col decorso del tempo, col risentire della naturale usura, se non altro perché non si trova più in grado di poter competere con flotte che hanno potuto apprestare i più moderni accorgimenti tecnici, sempre più progrediti, sempre più adeguati alle esigenze dei tempi che corrono quanto e forse più delle stesse unità navali. Un passo innanzi, sia pure modesto, in questo ultimo anno è stato fatto avanzando, come partecipazione al tonnello mondiale, dal 3,701 per cento del 30 giugno 1953, al 3,898 per cento del 30 giugno 1954. Ma tale partecipazione è sempre inferiore, e di non poco, a quella del 30 giugno 1939, che era del 5 per cento. Noi cioè partecipavamo con 3 milioni 425 mila tonnellate alla entità totale mondiale che assommava a circa 68 milioni e mezzo di tonnellate. In questo quadro una particolare preoccupazione è per noi l'età delle nostre navi, specialmente in rapporto all'età delle altre navi costituenti la flotta mondiale.

Prendendo in esame il dato più interessante e cioè le navi che hanno superato il 25° anno di navigazione, noi constatiamo che, mentre la percentuale delle navi che tale limite hanno superato nell'intera flotta mondiale è del 17,572 per cento, per la flotta italiana si arriva al 29,475 per cento, con un peggioramento non lieve in rapporto alla situazione prebellica, che era la seguente: navi della flotta mondiale di età superiore a 25 anni: 19,702 per cento; navi della nostra flotta della stessa categoria: 28,915 per cento.

E si badi che tale situazione si deve constatare malgrado la nostra febbre di demolizione, che ha avuto le sue più alte punte nel 1954, nel corso del quale anno — parlo dell'esercizio 1953-54 — sono state demolite un milione 250 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile antiquato, cifra questa che è la più elevata dal 1935 al 1954.

Occorre ancora insistere in quest'opera di rinnovamento, confessando a noi stessi lo stato di arretratezza della nostra marina mercantile, arretratezza che risulterebbe con maggiore evidenza se, oltre l'età, noi ci

attardassimo a considerare la qualità e la velocità del nostro naviglio mercantile. Eppure questa salutare febbre di demolizione del vecchio, stimolante una più generosa immissione del nuovo nella nostra flotta, ha trovato eccezionali sanitari che si danno da fare per curare, rattoppare, escogitare decotti e cataplasmi per mantenere in vita carcasse che hanno onoratamente tenuto e spesso battuto la concorrenza di più ricche flotte di altre nazioni.

Ma la nave è diversa dalla bandiera. Questa, quanto più è vecchia, tanto più onora il capitano; ma la nave, quanto più è onusta di anni, più triste ne viene fuori la figura del comandante, che nel ferreo regime della concorrenza la gloria antica non ha valore commerciale. Ascoltai lo scorso anno l'appassionato discorso dell'onorevole Petrucci, che dall'altro settore della Camera elevò un inno al nostro vetusto naviglio mercantile chiedendone la rimessa in pristino, appiccicando nuove etichette a quelle precedenti, come se una ritintura bastasse a dar nuovo vigore al materiale roso dall'uso e dagli anni.

Non so fino a qual punto la sua invocazione abbia trovato eco nella politica del passato governo e se ne troverà in questo nuovo, ma è certo che una politica con la quale si tentasse di dare ossigeno e belletto al nostro naviglio, per poter poi dire che si è raggiunto o si sta per raggiungere lo stesso rapporto del 5 per cento nei confronti della entità totale del naviglio mondiale, pari a quello che avevamo nel 1939, non può essere accettata. Ma io desidero richiamare l'attenzione dei colleghi su un altro aspetto dello stesso argomento.

Al 30 giugno 1954, su una flotta mercantile di tre milioni 798 mila tonnellate, noi registravamo un milione 119 mila tonnellate di naviglio con età superiore ai 25 anni, cioè il 29,21 per cento.

Ma il nostro naviglio mercantile è composto di due categorie: quella dell'armamento libero e quella delle quattro società che costituiscono la « Finmare », di preminente interesse nazionale.

Ora, se noi andiamo ad analizzare a quale delle due categorie appartiene questo vecchio naviglio, riveliamo questi dati: nella flotta dei liberi armatori il vecchio naviglio con età superiore ai 25 anni incide nella misura del 25,35 per cento, il che vuol dire che per la flotta della « Finmare » la percentuale del 29,21 per cento si eleva al 33,07 per cento: è cioè del 7,72 per cento maggiore di quella

dell'armamento libero. I dati non sono frutto di un mio particolare studio. Li ho rilevati stamane da una fonte non sospetta: dalla relazione del consiglio alla sesta assemblea dei delegati della Confederazione italiana degli armatori liberi, assemblea svoltasi lo scorso giugno a Trieste.

Che cosa sarà fatto da questo Governo per rimuovere questa rilevante differenza di qualità di naviglio? In virtù della legge n. 522, nessun limite di stanziamento è previsto per quanto riguarda il tonnellaggio, ed in effetti, alla data del 31 dicembre 1954 (ed a soli cinque mesi dall'emanazione della legge), già vi era un elenco di costruzioni ammesse per 481.873 tonnellate di stazza lorda.

Ma per la « Finmare » che cosa si è fatto? La risposta la conosciamo in anticipo: sarà fatto ciò che sarà possibile fare nei limiti delle disponibilità del Tesoro. Quali possibilità vi sono di poterli valicare nell'interesse di questa società? Ecco una risposta che attendiamo dal nuovo ministro della marina mercantile.

All'onorevole Cassiani desidero poi sottoporre qualche sintetica considerazione sui problemi della pesca (sui quali si è soffermato così egregiamente l'onorevole Gatto e, dopo di lui, il collega Semeraro) soprattutto in relazione alla legge 28 giugno 1955, n. 549.

In gran numero di unità da pesca nei nostri mari incide sul prodotto, che si rivela sempre più modesto. Ne consegue che il reddito per i pescatori e per gli armatori diminuisce in maniera che preoccupa sempre più tali categorie. Spesso si arriva al sequestro dei motopescherecci da parte dei creditori; e la situazione fallimentare ha ripercussioni gravissime sui pescatori e sugli armatori. Ciò dipende anche dal sistema di erogazione dei contributi, che spesso vanno a finire a favore di richiedenti dalle ferree raccomandazioni, che mai hanno esercitato la pesca e che pur riescono ad avere la precedenza sui pescatori di professione.

Onorevole ministro, occorre tener conto delle domande inoltrate da anni dagli interessati ed ai quali non si risponde, neppure negativamente. Eppure, spesso basta una sostituzione di motore o l'installazione di un nuovo apparato per rimettere in efficienza un natante ancora giovane di età e che risponde ad ogni esigenza della pesca industriale, alla quale, non lo dimentichiamo, sono interessati 25 mila lavoratori.

Altra questione che è sul tappeto da anni, e che solleva delicate e pericolose controversie internazionali, è la pesca nell'Adriatico.

Il vecchio accordo con la Jugoslavia del 13 aprile 1949 è rimasto pressoché inoperante fin dalla sua nascita. Si è tentato di migliorarlo, di renderlo più efficiente; ed a tal fine il 10 aprile dello scorso anno fu convocata, presso il Ministero della marina mercantile, una riunione cui furono invitati soltanto i rappresentanti degli armatori delle marinerie dell'Adriatico, con la totale esclusione dei rappresentanti della categoria dei pescatori.

Noi non sappiamo se tale esclusione debba ricercarsi nel regime di guerra fredda instaurato e portato fino alle sue esasperate conseguenze dal vecchio governo contro i lavoratori. Certo è che l'esclusione vi fu ed è continuata, perchè, precisati in detta riunione i 14 punti che avrebbero dovuto essere di base per la discussione con i delegati jugoslavi, più nulla si è saputo di quell'accordo, ed anzi il silenzio si è esteso anche nei confronti degli armatori.

Eppure i pescatori avrebbero saputo portare il loro contributo alla formulazione di quelle proposte sia per vedere esonerati i singoli pescherecci dal pagamento di un eventuale canone per l'esercizio della pesca nelle acque jugoslave, da sostituirsi con il ricavato dei proventi del dazio protettivo sulla importazione dei prodotti ittici, sia per quanto concerne il diritto di pesca presso la fascia protettiva jugoslava, fissata in sei miglia, e che avrebbe dovuta essere ridotta a tre miglia per la zona che va da Pola a Punta Sottile di Capodistria.

Che il silenzio sia finalmente rotto e si dia contezza delle trattative condotte dal Ministero della marina mercantile, che non ha motivo di mantenere il segreto!

E, concludendo, non posso non formulare l'augurio che trattative ben più impegnative e di più vasta portata siano promosse con la Jugoslavia, con l'Albania e con tutti i popoli dell'oriente europeo.

Qualcosa di nuovo è avvenuto nel mondo, e noi non possiamo permetterci il lusso di sbarrare noi stessi la via alla nostra bandiera.

Ai nostri confini nuove situazioni si sono create e la distensione e il desiderio di pace s'impongono da per tutto. A noi il dovere, il sacro dovere di raccogliere e far nostro quel desiderio.

Siano messaggere di pace, prima di tutto, le nostre navi, verso tutti i porti del mondo.

Noi, di questo settore, accogliamo con non celata preoccupazione e rammarico la dichiarazione del Presidente del Consiglio circa le pretese difficoltà per stabilire normali rapporti commerciali con la Cina popolare.

Ecco, in questi giorni, su tutta la stampa la notizia che persino gli Stati Uniti, che pur vivono in istato di semibelligeranza con la repubblica cinese, hanno avviato conversazioni per rimuovere gli ostacoli che impediscono la creazione di nuovi e pacifici rapporti.

E noi? Ci gingilliamo ancora con il vecchio frasario per annaspere cavilli atti a convincere il nostro popolo che, per la tutela dei nostri interessi, dobbiamo isolarci da una parte del mondo che non è, non è stata, non vuole essere nostra nemica, ma attende soltanto un cenno per stabilire con noi reciproci rapporti di scambio, di traffico, di distensione, di pace.

Noi voteremo, onorevole ministro, contro questo bilancio, apprestato da un governo che abbiamo combattuto e che è passato alla cronaca parlamentare come il peggiore governo che dalla Liberazione ad oggi abbia avuto l'Italia.

Voteremo contro questo bilancio per le stesse cifre che leggiamo nello stato di previsione di questo esercizio finanziario e la cui modestia, prima che da noi, è rilevata, con schietta sincerità, dallo stesso onorevole relatore.

Ma, nel contempo, vi diciamo che il nostro voto contrario significa anche speranza per qualcosa di nuovo che attende il paese. Che questo Governo, dal nuovo timoniere, superati gli scogli infidi delle forze più retrive che non si rassegnano a retrocedere, possa solcare verso porti più sereni, protetto dalla nostra bandiera, sulla quale il popolo italiano ha scritto con il sangue dei suoi migliori: pace, libertà, indipendenza. (*Applausi a sinistra*).

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

CAFIERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tutti gli anni noi ripetiamo le stesse cose discutendo il bilancio della marina mercantile, perché sono le stesse cose che attirano il nostro pensiero e ci impongono di parlare e di mettere in rilievo gli stessi problemi. Quest'anno però vi è qualche cosa di nuovo che ci sarà molto agevole vedere ed esaminare, perché si possano tracciare le linee di una vera politica marinara.

Libera iniziativa marinara: non condivido la dispiacenza del relatore perché la marina mercantile figura ancora nel bilancio generale italiano un po' come la cenerentola, importando una spesa di 32 miliardi: l'1,18 per cento della spesa totale dello Stato. Io condivido anzi la gioia del cuore di Gava, inquantoché, come risulta dalla stessa relazione, noi dobbiamo una volta per tutte definire

che cosa è questa amministrazione della marina mercantile. La marina mercantile ebbe il suo Ministero verso il 1946 quando si sentì in Italia il bisogno di creare un organo di propulsione per una politica marinara, appena usciti come eravamo dai disastri della guerra la quale come è noto aveva distrutto i nove decimi della flotta mercantile. In sostanza la marina mercantile è una amministrazione diretta unicamente ad esercitare dei poteri direi di polizia, di vigilanza su quella immensa attività che è costituita dall'industria marinara, industria che riceve i suoi impulsi non da disposizioni che vengano dall'alto, non da leggi o regolamenti, ma dalla iniziativa privata; e non vi è nessuna attività la quale più della marina mercantile abbia bisogno di libertà d'azione.

Signori, io vi parlo in base a qualche esperienza: in Inghilterra tutto si è cercato di nazionalizzare, ma non vi è stato nessun laburista che abbia mai pensato di nazionalizzare in tutto o in parte l'attività marinara, inquantoché è una attività la quale o si svolge attraverso lo sforzo, e qualche volta anche i colpi d'ala, di quelli che la dirigono oppure non può che vivere di una vita stentata. Essa richiede decisioni rapide e coraggiose, improvvisate, prese da un momento all'altro, alle volte con comunicazioni telefoniche nel cuore della notte, sollecitate come sono dai mutevoli fattori industriali e commerciali della concorrenza fra le varie marinerie.

Ora, il compito fondamentale dell'amministrazione statale è quello di conservare e di assicurare le condizioni ambientali in cui questa attività si possa svolgere con la maggiore libertà. Questo è il principale fondamento della possibilità di ogni politica marinara.

Dicevo che quest'anno abbiamo qualche cosa di nuovo. L'anno scorso noi ci dibattevamo qui nei dubbi e nelle incertezze per dar lavoro ai cantieri.

La legge che porta il nome dell'onorevole Tambroni non presentava delle prospettive così floride quali si sono verificate in seguito, in concomitanza con altri elementi.

Io stesso, in Commissione, feci molte critiche alla legge Tambroni; tuttavia le detti il mio voto per la necessità di assicurare lavoro ai cantieri. Da allora ad oggi è avvenuto — cito delle cifre perché queste indubbiamente sono l'elemento più eloquente — è avvenuto, dicevo, che sono state commissionate ai cantieri italiani navi per 790 mila tonnellate.

790 mila tonnellate rappresentano qualche cosa di importante nel complesso del naviglio che si sta costruendo nel mondo. Infatti,

mentre nell'ottobre del 1952 gli ordinativi di nuove navi e quelle che erano in costruzione nei cantieri mondiali ascendevano a 15 milioni di tonnellate, posteriormente vi è stato un calo sensibile, per cui nell'ottobre del 1954 vi erano ordinativi e navi in costruzione per circa 11 milioni di tonnellate. Nel primo semestre del 1955, poi, vi è stata una specie di corsa alle costruzioni, cosa determinata non da prospettive di guerra, ma da prospettive di pace, forse dalla possibilità di ripristinare i legami e i rapporti tra l'Europa e l'Asia (possibilità cui accennava il collega che mi ha preceduto in questa discussione): nel primo semestre del 1955 si è infatti arrivati ad 11 milioni e 900 mila tonnellate e l'Italia figura in questa cifra per circa 800 mila tonnellate. Basta considerare tutto ciò per rendersi conto che questa è una proporzione la quale fa onore agli armatori ed ai cantieri italiani.

La legge Tambroni presenta due requisiti fondamentali. Il primo è che l'armatore, il quale vuole costruire una nave, non è costretto a farla costruire dal cantiere *A* o *B*, bensì si rivolge al cantiere che ritiene più adatto a costruire la sua nave. In altri termini — e ciò ha rappresentato una vantaggio enorme — è stata ripristinata la libera concorrenza tra i diversi cantieri. Infatti, se possiamo asserire che tutti i cantieri in Italia costruiscono bene le navi, ve ne sono però taluni i quali indubbiamente eccellono, soprattutto per alcuni tipi di costruzione.

Il secondo requisito della legge Tambroni — ed è questo un punto sul quale noi abbiamo molto insistito — è che essa ha svincolato tutto il movimento delle costruzioni da qualsiasi tassa, da qualsiasi onere fiscale. Le navi, quindi, vengono costruite nei cantieri come se fossero costruite in territorio estero: di conseguenza abolizione dei dazi doganali e restituzione dell'imposta generale sull'entrata, la quale, come sapete, prende il prodotto dalle viscere della terra e l'accompagna man mano lungo il suo cammino, fino a che non viene montato sopra una nave imponendo un onere del 3 per cento ad ogni galleggio. Svincolata questa attività dai dazi doganali, anche per quei materiali che vengono introdotti in Italia e che si trasformano in prodotti finiti e semifiniti, svincolata questa attività dall'imposta di registro, immediatamente si sono avuti effetti veramente soddisfacenti. Il che prova la verità del principio da lungo tempo sostenuto dal partito. Quando noi diciamo al ministro delle finanze e al ministro del bilancio: per dare impulso a talune

attività in Italia necessita che alleggeriate il gravame fiscale, oppure che lo eliminate addrittura per un certo numero di anni, facciamo un ragionamento preciso, perché, se questo non avviene, tali iniziative, tali costruzioni non si verificano. Ed allora che cosa avremo? Che la nostra economia impoverisce, mentre il fisco non percepisce nulla ugualmente.

Nella esecuzione della legge Tambroni vi è stato un terzo elemento. Molti cantieri hanno concesso del credito ai committenti, nel senso che il prezzo della nave viene ad essere pagato una parte in contanti, a mano a mano che la costruzione della nave procede, ed una parte in rate mensili, che possono essere in numero di 20-25-30, in modo che il committente abbia un certo respiro e con la nave costruita possa cominciare a guadagnare e pagare.

Ora, ciò è una cosa molto semplice, ma fino a ieri non vi era.

Ciò prova un'altra cosa: che, se avessimo in Italia veramente un forte credito navale, come quello che abbiamo sempre richiesto ed auspicato, le costruzioni e tutta l'industria dell'armamento oggi sarebbero assai più progredite di quanto non sono.

Queste sono le ragioni del successo della legge Tambroni, successo che noi auguriamo possa continuare negli anni successivi sotto la vigile cura del nuovo ministro della marina mercantile, il quale da pochi giorni ha intrapreso la sua navigazione, che noi gli auguriamo felice e prospera.

Ma dobbiamo intenderci: la legge Tambroni non aveva soltanto lo scopo di dar lavoro ai cantieri (sarebbe stato uno scopo assai limitato), ma aveva anche uno scopo permanente, direi definitivo: quello di mettere i cantieri nella condizione, nel giro di pochi anni, di poter praticare gli stessi prezzi che praticano i cantieri esteri.

Per giungere a questo scopo, necessita che i cantieri italiani abbiano una loro attrezzatura modernizzata; necessita che abbiano una organizzazione economica; necessita, in altri termini, che abbiano quei tali requisiti che hanno già i cantieri esteri e che permettono loro di lavorare in condizioni di concorrenza.

La situazione non sarà sempre così rosea come è oggi, perché oggi abbiamo — come dicevo poco fa — molti ordinativi. Vi è una specie di corsa alle costruzioni, ma essa si fermerà. Abbiamo avuto in Italia ordinativi per 130-140 mila tonnellate di naviglio, e

talora naviglio di qualità, da parte di committenti esteri.

Domani dobbiamo essere in condizioni di poter competere vittoriosamente con i cantieri esteri. Oggi la competizione diventa più difficile. Perché sono entrati in campo due forze formidabili: il Giappone e la Germania. Questi due paesi hanno in cantiere e sotto ordinativi qualcosa come 1 milione e mezzo o 1 milione e 800 mila tonnellate ciascuno. La Germania ed il Giappone producono ad un prezzo alquanto inferiore ai prezzi inglesi e a quelli italiani.

Quando discutemmo in Commissione, portai due preventivi per la costruzione di una nave cisterna da 30 mila tonnellate: uno di un grosso cantiere giapponese, l'altro dell'Ansaldo. Il preventivo giapponese prevedeva un prezzo complessivo di circa il 25 per cento inferiore a quello italiano.

TROISI, *Relatore*. Fu già risposto in sede opportuna, onorevole Cafiero. Non vi fu una vera e propria richiesta ufficiale, non vi fu un preventivo.

CAFIERO. Ho i documenti a sua disposizione. Ella può dirmi che non è tanto facile andare a sorvegliare la costruzione di una nave in Giappone, ma oggi vi si arriva in due o tre giorni di volo.

Le dirò anche che dall'anno passato ad oggi vi è nei cantieri italiani una lievissima riduzione di prezzi. Vede dunque che dico le verità quali sono. Questa tendenza è determinata dal fatto che finalmente nei cantieri italiani si è costituito il volano del lavoro. In altri termini, fra la costruzione di una nave e la costruzione di un'altra non v'è più quella «intercapedine» di tempo in cui le maestranze rimangono inoperose: vi è invece una successione di operazioni produttive continue, successione che potrà arrivare al suo perfezionamento da qui a 3 o 4 mesi. E badate che proprio l'altro giorno il direttore di un grande cantiere a Genova mi diceva che, mentre tutte le maestranze erano state messe in movimento, aveva ancora 1.500 uomini inoperosi da parecchi mesi per il fatto che le navi di nuova costruzione non erano ancora arrivate allo stadio dell'allestimento. Pertanto, gli operai addetti all'allestimento, dovevano ancora rimanere inoperosi per qualche tempo.

Da ciò si deduce l'importanza della costituzione del volano del lavoro nei cantieri. Il che si raggiungerà a poco a poco nei cantieri italiani, specialmente se alle commesse di cui ho parlato altre ne succederanno. Avremo così la possibilità di vedere risorgere

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

definitivamente questi nostri cantieri. Il che significherà mettersi in condizione di praticare gli stessi prezzi dei cantieri esteri.

Onorevole ministro della marina mercantile, onorevole ministro dell'industria, onorevole futuro ministro delle partecipazioni statali, questo è il punto: solo quando i cantieri avranno questa possibilità la legge Tambroni avrà l'efficacia che ci ripromettevamo da essa quando l'anno scorso la votammo.

Ho esaminato le cifre del bilancio. Permettetemi una rapida scorribanda in ordine all'articolo 68, che porta le cifre delle integrazioni alle società di preminente interesse nazionale.

Desidero dir subito che non voglio eliminare le società di preminente interesse nazionale. Desidero soltanto (ed è stata questa tutta la nostra politica) che queste società si pongano su un piede di reale ed effettiva economia, in modo che nella competizione con l'armamento privato non si trovino in condizioni di privilegio e soprattutto non vadano a gravare il contribuente italiano con la loro passività annua di 20-25 miliardi. La quale passività tende ogni anno ad aumentare: nel 1954 siamo arrivati ad una integrazione di ben 23 miliardi e 300 milioni.

A calmare le nostre apprensioni, il relatore dice che l'aggravio è solamente apparente, in quanto già nel 1936 la integrazione esisteva ed era presso a poco uguale a quella di oggi, tenuto calcolo della svalutazione della moneta. In proposito devo fare due osservazioni. In primo luogo la cifra delle sovvenzioni del 1936 fu di 390 milioni, che, moltiplicati per il coefficiente 50 di svalutazione della lira, raggiungono poco meno di 20 miliardi, mentre l'integrazione del 1954, come ho detto, è stata di 23 miliardi e 300 milioni.

A parte comunque l'entità delle cifre, che potrebbe anche avere scarsa rilevanza, più interessante è notare che nel 1936 le società di preminente interesse nazionale che godevano quelle sovvenzioni coprivano il doppio dei servizi che coprono oggi. La situazione dunque è rimasta tutt'altro che stazionaria dal 1936 ad oggi. Quello che poi maggiormente impressiona è che si tratta di cifre in continuo aumento. Dai 16-17 miliardi siamo passati nel 1953 a 20 miliardi e nel 1954 a 23 miliardi e 300 milioni. Di questo passo il bilancio italiano avrà a questo titolo un aggravio sempre più forte. Occorrerà pur trovare la maniera di frenare questa corsa pericolosa. Condivido quindi l'osservazione del relatore secondo cui l'anno venturo, quando al 31 di-

cembre 1956 andrà in scadenza la legge del 1936, occorrerà cambiare sistema. Infatti non è giusto ed è anche contro lo spirito dell'articolo 81 della Costituzione che le società aventi un'organizzazione privatistica e che non rendono alcun conto alla Corte dei conti possano spendere quello che vogliono presentandosi, a fine esercizio, allo Stato per pretendere il reintegro del *deficit*: abbiamo speso 25 miliardi di più — dicono queste società; pagate. La legge del 1936 fu veramente eccezionale. Non si era mai vista una cosa di questo genere: non si era mai vista tanta libertà di spendere a proprio benplacito da parte di società a carattere privatistico per poi gravare incontrollatamente le passività sulle spalle dello Stato.

Bisogna fin da quest'anno preoccuparsi di quello che avverrà l'anno venturo e bisogna fin d'ora cercare i mezzi per porre l'attività di queste società su basi ben diverse da quelle odierne. Può darsi che si pensi di indire delle pubbliche gare con le garanzie del caso ma soprattutto bisogna avviarsi, nell'interesse dell'armamento e dello Stato, a mettere questa attività parastatale su di un piede di parità con l'attività privata.

Vi potrei citare l'esempio palpitante delle linee per l'Australia. Il Lloyd Triestino porta cinque miliardi di integrazione nel 1954 e ha tre navi per l'Australia. Esso ha per l'Australia il privilegio di essere « conferenziato » (cioè legato da una specie di accordo con le società inglesi e americane). Viceversa io conosco qualche privato armatore che ha ugualmente linee regolari per l'Australia, ma non guadagna, perché in gran parte si tratta di porti turistici per i quali esiste una tariffa di imperio che non si può violare; ma non percepisce evidentemente i cinque miliardi all'anno. Evidentemente vi deve essere qualche cosa in questa formazione parastatale che funziona male o non funziona affatto.

Credo che sia ormai finita l'epoca delle grandi costruzioni a cui abbiamo assistito recentemente. Oggi si porta come prototipo la *Colombo*, una bella e grande nave da passeggeri. All'epoca del regime fascista si portavano come prototipi il *Rex* e il *Conte di Savoia*. Si tratta di capolavori che fanno indiscutibilmente onore alle nostre maestranze, ma non sono navi economiche e nemmeno sono adatte a produrre dei redditi. Il *Rex* e il *Conte di Savoia*, anche quando andavano e tornavano pienissimi dall'America, ci rimettevano sempre cinque milioni di lire di allora. Nemmeno la *Colombo* risponde alle esigenze dei tempi moderni.

Guardate quello che succede all'estero. La *Cunard Line* ha varato il *Saxonia*. La *Svensk American Company* sta costruendo a Genova la *Cripsholen*. Guardate la famosa nave del secolo, la *Souther Cross* della *Savil Company* inglese. Ora, queste navi, pur essendo veloci, pur offrendo *confort* moderno, hanno un gran numero di posti turistici. Infatti questa è la tendenza dell'epoca nostra, in quanto i ricchi e gli uomini di affari oggi non viaggiano con il transatlantico ma con l'aereo. Il transatlantico è destinato ai piccoli e medi ceti.

Se poi si vuol fare una crociera vi è l'armatore Onassis, che offre il suo panfilo ai re, regine e dive del cinema.

La nave di lusso dalla prima classe spaziosa, dai grandissimi saloni, non risponde ai criteri moderni. Spero che non vi siano fini o ragioni per queste costruzioni. Uno dei grandi benefici della legge Tambroni è precisamente questo: che ormai le società di preminente interesse nazionale non saranno più indotte a costruire navi di questo genere sotto il profilo della necessità di dare lavoro ai cantieri.

Come ultimo argomento voglio richiamare l'attenzione del ministro sull'articolo 143 del codice della navigazione e sull'articolo 310 del regolamento. Come l'onorevole ministro mi insegna, l'articolo 143 stabilisce che per concedere ad una nave l'atto di nazionalità, il quale l'abilita a navigare sotto bandiera italiana, necessita che su 24 carati almeno 16 siano posseduti da cittadini italiani, ossia soltanto la terza parte ideale della nave può essere posseduta da un cittadino straniero. L'articolo 310 del regolamento stabilisce la prevalenza di capitale italiano nelle società che vogliono ottenere l'atto di nazionalità della nave e la prevalenza degli amministratori italiani in tali società.

Queste disposizioni sono un residuo del ventennio. Erano praticamente intonate a quell'epoca, quando si faceva dell'autarchia, ma oggi non hanno più ragione di esistere. Gli ambienti marinari interessati mi hanno fatto sapere che vi sono difficoltà ad ogni piè sospinto (e credo che l'onorevole ministro ne sappia qualcosa) ogni volta che si deve fare iscrivere una nave nella matricola di un compartimento. Ora, dobbiamo aprire le porte al capitale straniero che viene a schierarsi sotto la bandiera italiana.

Vi sono situazioni in cui capitali esteri vogliono affluire in Italia per tante ragioni, qualche volta anche per ragioni affettive. Io so che al Ministero della marina mercan-

tile è stata avanzata in questo senso una proposta, e che questo dicastero ne ha interessato quello della giustizia. Vorrei pregare di sollecitare una soluzione, in quanto credo che si debba accogliere a braccia aperte il capitale estero che viene lealmente a lavorare sotto la bandiera italiana.

Concludendo, le linee di una politica marinara possono apparire chiare dalla modesta esposizione che vi ho fatto delle diverse situazioni. Occorre perseverare nel riordinare i cantieri in maniera tale che possano mettersi in grado di battere la concorrenza straniera, perseverare in maniera tale che, quando sarà finito questo periodo di intense costruzioni navali, possano continuare a lavorare a prezzi accessibili ossia a prezzi che siano al livello di quelli internazionali. Occorre altresì pensare a qualche cosa di preciso per il giorno in cui scadranno le convenzioni con le società di preminente interesse nazionale. Occorre, in sostanza, arrivare a mettere le società di preminente interesse nazionale su un piede di parità nei confronti delle società private.

Nella relazione dell'onorevole Troisi è detto che si dovrebbe arrivare a stabilire delle zone: in alcune zone far lavorare le società private, in altre quelle di preminente interesse nazionale.

Era in sostanza quello che si è sempre chiesto, ma che le società di preminente interesse nazionale non hanno mai voluto attuare.

Questo stato di cose non può continuare, perché così le società di preminente interesse nazionale saranno sempre passive e, d'altra parte, si scoraggerà l'iniziativa privata, il magnifico movimento degli armatori privati.

Sarà comunque necessario giungere ad una soluzione di questo grave problema. Per il resto non condivido il pessimismo manifestato da qualche parte.

Noi lavoriamo con fiducia. Quando finì la guerra, sembrava che non dovessimo più risorgere: tutta la nostra flotta era stata distrutta, e dei circa tre milioni e mezzo di tonnellate ce ne restavano soltanto 300-400 mila. A poco a poco abbiamo ripreso a navigare: si è navigato come si è potuto. Oggi l'Italia possiede 4 milioni di tonnellate di stazza lorda, ossia una cifra superiore a quella dell'anteguerra.

Debbo aggiungere che, mentre prima l'Italia aveva soltanto 150-160 mila tonnellate di petroliere, oggi ne possiede 1.600.000, perché oggi le petroliere costituiscono il

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

grande interesse: il mondo si regge ancora sul petrolio, la linfa vitale dei nostri giorni.

Questi 4 milioni di tonnellate aumenteranno, poiché quando saranno costruite le navi che sono state commissionate, nel giro di due o tre anni, arriveremo ai 5 milioni di tonnellate.

Signor ministro, se qualcuno picchia alla porta del suo Ministero per chiedere l'autorizzazione ad acquistare una nave all'estero, io invocherei da parte sua la massima larghezza, poiché chi va a comperare una nave all'estero va a creare traffici per la bandiera italiana, va a creare la possibilità di imbarcare 30-40 uomini di equipaggio, i quali chissà da quanti mesi aspettano che si presenti questa possibilità.

Se ella è bene informata, come io credo, saprà che oggi i cantieri hanno lavorato per tre anni ed altre commesse arriveranno ancora.

Onorevoli colleghi, il grande miglioramento che si è conseguito è stato quello soprattutto che si riferisce alla costruzione di navi di qualità. Vi è stato effettivamente un miglioramento qualitativo a cui la classe armatoriale ha sempre aspirato e tuttora aspira, perché il miglioramento qualitativo si concretizza in una economia di gestione. Si sa che le navi di vecchio tipo, anche quelle costruite dieci anni or sono, sono oggi antieconomiche rispetto alle nuove navi. Quindi il pericolo temuto dall'onorevole collega non esiste; vi è invece la possibilità di occupare un maggior numero di marittimi, di cui ancora oggi molti sono disoccupati.

Ora, con questi criteri, con queste direttive, io penso che l'anno venturo noi potremo discutere il bilancio in una situazione ancora migliore e così pure negli anni successivi, fino a quando la disoccupazione dei marittimi non sarà totalmente assorbita, e fino a quando l'Italia non si sarà formata veramente una mentalità marinara.

Noi italiani siamo tiranneggiati dalla mancanza dello spazio, siamo ristretti in brevi strisce di terra tra i monti e il mare. La nostra storia è nella nostra geografia, il nostro patimento è nella ristrettezza del suolo. Ora, se vi è una industria la quale si svincola in modo assoluto da quella che è la ristrettezza della terra, questa è l'industria marinara: ciò è stato nei secoli passati, ciò può essere e dovrà essere ancora oggi. (*Approvazioni a destra*).

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

CIBOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo la lettura della relazione sul

bilancio della marina mercantile e dopogli interventi che abbiamo ascoltato questa mattina, debbo lamentare che, mentre si è data molta importanza al problema del naviglio e della navigazione — cosa del resto lodevolissima, in quanto interessa anche le maestranze dei lavoratori che vivono dello sviluppo della marina mercantile — mi è sembrato che sia stato trattato un po' poveramente, oserei dire (come è stato detto ieri in occasione della discussione sul bilancio della difesa) senz'anima, un problema che riguarda migliaia di lavoratori, i più umili lavoratori, direi i più diseredati e troppo spesso dimenticati dagli uomini; intendo riferirmi ai nostri pescatori. La mia lagnanza è appunto rivolta verso coloro che mi sembra non abbiano dato il dovuto rilievo al problema della pesca, e soprattutto della piccola pesca. Mi permetto, allora, di richiamare l'attenzione del ministro su alcuni problemi che interessano questa disagiatissima categoria di lavoratori, la quale attende dal nostro Governo di essere messa finalmente in condizioni di vita simili a quella delle altre categorie.

Mi permetto di sottolineare l'assistenza che il Ministero dovrebbe dare ai pescatori, soprattutto a quelli associati in cooperative, cercando di rendere ordinari gli stanziamenti previsti dalle leggi 8 gennaio 1952, n. 20, e 6 agosto 1954, n. 717, concernenti agevolazioni per lo sviluppo della pesca. Io vorrei pregare il ministro di far sì che questi stanziamenti, come ha fatto il ministro dell'agricoltura con la legge 10 dicembre 1954, n. 1224, anziché carattere straordinario, abbiano carattere — ripeto — ordinario di bilancio e che nelle norme relative all'erogazione di queste somme si fissi il principio che esse sono destinate particolarmente alle cooperative; soltanto così avremo la certezza che gli stanziamenti andranno ai lavoratori.

Un'altra voce del bilancio che mi pare un po' troppo meschina è quella che prevede gli stanziamenti per il credito peschereccio, previsto dalla legge 10 gennaio 1952, n. 16, vale a dire il concorso dello Stato sugli interessi relativi ai mutui contratti per lo sviluppo della piccola pesca. Mi pare che l'importo di tre milioni e poco più sia troppo esiguo rispetto allo sviluppo e alla importanza che va assumendo la piccola pesca nel momento attuale, soprattutto in rapporto al grande sviluppo delle cooperative e alla loro tendenza a modificare e migliorare i mezzi a disposizione dei pescatori.

Un altro stanziamento ancora che io vorrei raccomandare al ministro è quello relativo alla costruzione delle case per i nostri pescatori. Purtroppo essi vivono in piccolissimi centri, lungo le spiagge, e a loro pochi pensano. Vi è un istituto molto benemerito in Italia, l'Istituto per la casa del pescatore, presieduto dall'onorevole Pignatelli, il quale ha fatto opere egregie soprattutto in questo ultimo anno. Vorrei pregare il ministro di esaminare l'attività di questo istituto e di potenziarla. Debbo segnalare che tale istituto svolge, come in altre parti d'Italia, nel delta padano, a Chioggia e nella laguna veneta una attività a tutto vantaggio dei pescatori.

All'esame del ministro vi sono alcuni provvedimenti legislativi, dei quali in questa sede sollecito la definizione. Mi riferisco alla proposta di legge che, oltre alla firma di altri colleghi, reca pure la mia. Tale proposta è relativa all'abrogazione dei diritti esclusivi di pesca, che costituiscono dei residui di feudalismo a tutto danno dei pescatori, i quali sono costretti a pagare dei canoni per andare a pescare in acque di proprietà dello Stato, cioè della collettività. Inoltre vorrei sollecitare l'approvazione della proposta di legge relativa alla formazione degli elenchi del demanio marittimo. L'onorevole Terranova, che con il ministro Tambroni e i valenti funzionari del Ministero in questa pratica ci hanno tanto aiutato, ricorderà che due problemi stanno particolarmente al cuore dei deputati veneti: quello della valle Millecampi della laguna veneta e quello della Vallona nel comune di Donada in provincia di Rovigo.

Si tratta di due specchi d'acqua che sono certamente di proprietà del demanio e che non si sa per quale motivo oggi vengono rivendicati dai proprietari che li hanno acquistati 70-80 anni fa. Soprattutto lo specchio d'acqua della Vallona (formato esclusivamente dalle acque del Po di Levante, del Po di Maestra e del mare) è in maniera ineccepibile di diritto pubblico per effetto dell'articolo 28 del codice della navigazione.

Anche in questi giorni sono in corso lotte e persecuzioni contro questi pescatori che, spinti dalla necessità di guadagnare quanto occorre per le loro famiglie, vanno a pescare in queste acque, che debbono invece tornare a completa disposizione di questi pescatori. Essi sono spesso fermati dagli agenti preposti alla vigilanza, che sequestrano la barca con il pescato provocando una situazione di malanimo che deve assolutamente cessare

se si vuole riportare la pace e la tranquillità fra queste centinaia di lavoratori.

Un altro provvedimento che noi invochiamo dal Ministero della marina mercantile è l'estensione dell'assistenza malattia ai pescatori. I pescatori sono gli unici che non godono di questo privilegio. Infatti, nonostante le trattative che sono state intavolate con l'«Inam», non siamo riusciti a gettare le basi di una convenzione. Bisogna che del problema si occupi il Ministero. Si tratta di compiere un atto di giustizia verso migliaia di lavoratori e famiglie di lavoratori che costituiscono una parte notevole del popolo lavoratore italiano.

Raccomando poi al Ministero di dare la preferenza, o almeno un adeguato riconoscimento, alle cooperative in materia di distribuzione di fondi e di mezzi per le nuove costruzioni ai sensi della legge 28 giugno 1955, che proroga la legge n. 212. Si potrebbe dare questa preferenza alle cooperative, disponendo magari che il beneficio sia concesso soltanto per i natanti inferiori ai 50 cavalli di potenza.

Speriamo di poter presentare entro breve tempo una proposta di legge tendente a creare la piccola proprietà peschereccia. Si tratta di un fatto nuovo, che speriamo di poter presto discutere in Parlamento. Come è stata realizzata la giustizia sociale fra le classi contadine e bracciantili, distribuendo la terra e dando l'avvio alla formazione della piccola proprietà contadina, così vogliamo augurarci che questa legislatura ci procuri la gioia di dare anche ai pescatori la piccola proprietà peschereccia, attraverso lo stanziamento di fondi a favore dei pescatori, sia individualmente sia in forma associativa, consentendo loro così di acquistare il motore da installare nella imbarcazione. In tal modo i pescatori avranno non soltanto alleviata la loro fatica, ma potranno pescare di più e quindi vivere meglio con le loro famiglie.

Prego poi l'onorevole ministro di prendere in esame un altro provvedimento, che dovrebbe interessare il Ministero della marina mercantile. Intendo parlare dello stanziamento fisso (che avrei desiderato di vedere già nel bilancio) per gli interventi immediati in caso di calamità o disastri che troppo spesso colpiscono la categoria dei pescatori. Lo scorso anno, in occasione delle alluvioni in Calabria e nel Polesine, il ministro Tambroni predispose, di concerto con il ministro del tesoro, un disegno di legge per andare incontro ai pescatori alluvionati. Il provvedimento, dopo l'esame di varie Commissioni, fu approvato dopo 8 o.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

9 mesi, ma non ha avuto pratica attuazione, per cui i nostri pescatori, ai quali avevamo promesso un aiuto per l'acquisto degli attrezzi perduti, aspettano ancora.

Credo che faremmo opera veramente meritoria se nel bilancio del Ministero della marina mercantile stabilissimo un fondo da usare solo in caso di calamità o disastri. Metteremmo così il ministro in condizione di poter intervenire di urgenza in caso di disgrazie nel mondo dei pescatori.

Desidererei che questi problemi ai quali ho accennato, anche a nome di altri amici della cooperazione, fossero tenuti presenti dall'onorevole ministro. Certo, di fronte ai grandi problemi che abbiamo sentito enunciare questa mattina, quelli da me esposti possono rappresentare piccola o trascurabile cosa. Ma sono oltre 130 mila i pescatori in Italia, che rappresentano circa un milione di creature, perché a questi 130 mila bisogna aggiungere i nuclei familiari, le persone che vivono con i proventi della pesca. Sono uomini buoni, pazienti, che confidano solo nella provvidenza di Dio, con il quale si trovano a colloquio giorno e notte nelle loro fatiche sul mare.

È giunto il momento che il Governo guardi con simpatia a questi pazienti lavoratori. Come ho già detto, soprattutto in questi ultimi due anni il Ministero della marina mercantile ha dimostrato ripetutamente di essere sensibile a questi problemi. Desidero incoraggiare il nuovo ministro perché perfezioni l'opera del suo predecessore. Avrà così la gratitudine e la riconoscenza di tanta povera gente, che aspetta un parola da parte del Governo. Il ministro, così operando, sarà veramente contento perché avrà soddisfatto un imperativo categorico della sua coscienza cristiana. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ducci. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Concas. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Pietro Amendola:

« La Camera,

impegna

il ministro della marina mercantile a intervenire presso le capitanerie di porto di Gaeta e di Formia affinché cessino la ille-

gale procedura di vietare ai motopescherecci del compartimento di Salerno, adibiti alla pesca del pesce turchino, di pescare nelle loro acque ».

L'onorevole Pietro Amendola ha dichiarato di rinunciare allo svolgimento del suo ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Maniera e Capalozza:

« La Camera,

fa voti

che sia modificato il regolamento delle casse marittime al fine di estendere le provvidenze ora previste e disciplinate con criteri ingiustamente restrittivi: in particolare, riconoscere il diritto all'assistenza ospedaliera ai familiari degli addetti alla pesca industriale ed elevare l'assistenza farmaceutica al cento per cento della spesa nei casi di malattie croniche ».

L'onorevole Maniera ha facoltà di svolgerlo.

MANIERA. Ogni anno unanimemente dobbiamo trovarci d'accordo nel registrare l'esiguità della somma stanziata per le sovvenzioni alla Cassa nazionale della gente di mare, ad istituti ed associazioni varie, nonché per sussidi alla gente di mare, marinai, pescatori e loro famiglie. A tale titolo sono stati stanziati, come l'anno precedente, 41 milioni. Secondo me ha fatto molto bene il relatore collega Troisi a mettere in rilievo l'esiguità di detta cifra. Benchè non da oggi autorevoli colleghi abbiano messo in rilievo la necessità di correggere le imperfezioni degli attuali regolamenti delle casse marittime per poter meglio assistere i marittimi e le loro famiglie in caso d'infortunio o malattia, poco o nulla è stato fatto per andare incontro alle giuste richieste degli interessati.

Esaminiamo l'articolo 3 del regolamento per l'assistenza sanitaria ai familiari degli assicurati nel testo modificato con accordo del 7 giugno 1940 tra la federazione nazionale degli armatori e degli ausiliari dell'armamento e la federazione nazionale della gente di mare. Dice l'articolo 3: « L'assistenza familiare consiste: a) nella cura medico-chirurgica in ambulatorio e a domicilio, escluso il ricovero ospedaliero e sanatoriale, con la sola eccezione di cui alla lettera c) (assistenza ostetrica) ». Per gli interventi chirurgici non effettuabili in ambulatorio, le casse rifondono il 75 per cento dell'onorario corrisposto al medico operatore, calcolato però sulla base dell'importo minimo della tariffa nazionale per le prestazioni medico-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

chirurgiche, approvato con decreto 7 agosto 1937, n. 2061, del Capo del Governo e pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 marzo 1937 (moltiplicato 15) e ciò fino ad un esborso massimo da parte della cassa di lire 30 mila annue per famiglia.

E lo stesso articolo 3 alla lettera d) dice: « I casi di cronicità sono ammessi alle cure e prestazioni con la limitazione che la spesa per i medicinali sarà rifusa nella misura del 50 per cento del prezzo, depurato dagli eventuali sconti concessi dalle farmacie alle casse ed ai loro assicurati ». Ora voi comprendete quale situazione ne deriva per le famiglie dei marittimi.

Chi ha avuto l'occasione di praticare quelle case sa quale sconforto vi regni quando qualcuno giace a letto ammalato. Noi riteniamo che alle casse marittime debbano essere elargiti fondi sufficienti per poter rimborsare totalmente le spese sia dei ricoveri ospedalieri sia dei medicinali somministrati agli ammalati cronici.

Quando poi noi leggiamo l'articolo 7 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, convertito con modificazioni nella legge 24 aprile 1938, n. 834, troviamo anche qui una cosa paradossale. Secondo questo articolo il marittimo che si ammala e deve essere ricoverato in ospedale non vi può essere trattenuto a spese dell'assicurazione per oltre 28 giorni; il che significa che se la malattia ha maggior durata egli dovrà pagarne la differenza. Anche questo riteniamo sia un fatto che contrasti con l'esigenza di andare incontro alle necessità dei marittimi. Noi riteniamo che quando i marittimi hanno bisogno di essere curati debbano esserlo integralmente a spese delle casse marittime.

Vorrei dire poi, a proposito della gestione di queste casse marittime, due delle quali sembra siano ancora sotto gestione commissariale, che è assolutamente necessario che si eleggano gli organismi amministrativi di queste casse. Ho qui dei dati statistici che lasciano veramente sgomenti. Per esempio, nel 1953 la cassa marittima di Trieste, su 1098 casi di infortunio denunciati, ne ha indennizzati soltanto 579; il che vuol dire che oltre il 50 per cento degli infortunati non sono stati riconosciuti. Questo ha creato malcontento, perplessità e dubbi fra gli interessati.

Quanto ho detto potrebbe essere sufficiente ad illustrare il mio ordine del giorno. Ma sento il dovere di leggere quanto è stato votato all'unanimità al termine dell'VIII con-

gresso nazionale della pesca, svoltosi in Ancona nei giorni 21 e 22 luglio 1955:

« I rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori dell'armamento peschereccio, riuniti in occasione dell'VIII congresso della pesca, tenuto in Ancona il 21 e 22 luglio 1955 alla presenza dei rappresentanti dei ministeri interessati, esaminata la situazione della previdenza ed assistenza sociale nel campo dell'armamento peschereccio, constatata la insostenibilità degli oneri fissati a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara, dimostrata dallo stato di grave morosità di gran numero di aziende; chiedono che il servizio delle pensioni per i marittimi della pesca sia assunto direttamente dall'Istituto nazionale per la previdenza sociale, in modo che anche questo settore possa fruire del contributo statale concesso a tutte le altre industrie, coll'impegno di effettuare il versamento di contributi tali da riserbare agli assicurati pensioni di entità uguale a quelle della Cassa nazionale; esaminata altresì la situazione delle casse marittime ed il forte divario nella misura delle contribuzioni fissate dalle casse stesse, nonché il diverso trattamento che le stesse riservano ai propri marittimi, chiedono la cessazione dell'amministrazione commissariale delle casse marittime adriatica e meridionale e la sollecita costituzione dei normali organi amministrativi delle due casse predette ».

Concludo auspicando che il mio ordine del giorno sia accettato.

PRESIDENTE. L'onorevole Capalozza ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

fa voti

perché la gestione dei mercati all'ingrosso del pesce venga attribuita alle organizzazioni cooperative dei produttori ittici ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAPALOZZA. Lo mantengo, rinunciando a svolgerlo.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue l'ordine del giorno Calandrone Pacifico:

« La Camera,

considerato l'impegno del Governo di assicurare la piena e sollecita applicazione della legge;

considerato il permanere di uno stato di anormalità creatosi nei porti italiani in seguito al tentativo di imporre ordinamenti e criteri contrastanti con l'organizzazione del

lavoro nei porti stessi a favore di interessi particolari contrari alla pubblica utilità,

invita il Governo:

ad intervenire per una sollecita definizione delle questioni riguardanti il trattamento economico, assistenziale e l'ordinamento del lavoro, secondo le richieste avanzate dai lavoratori tramite la Federazione italiana lavoratori dei porti;

ad adoperarsi per il rispetto integrale degli accordi intervenuti a Genova sulla nota questione del ramo industriale specie nei confronti del trattamento salariale ai lavoratori delle officine che vengono addetti alle riparazioni a bordo delle navi;

ad assicurare — tramite il regolare funzionamento del consiglio del lavoro portuale di Savona — il rispetto delle leggi e la difesa degli interessi economici generali di quel porto contro il tentativo in atto da parte dei monopoli e di interessi particolaristici di modificare a proprio vantaggio la struttura del porto stesso e della compagnia portuale " P. Rebagliati " ».

L'onorevole Calandrone ha facoltà di svolgerlo.

CALANDRONE PACIFICO. Le questioni sollevate dall'ordine del giorno da noi presentato riguardano tre ordini di problemi che ad un primo esame superficiale potrebbero apparire di natura diversa gli uni dagli altri, investendo problemi di origine generale e particolare con caratteristiche prettamente sindacali ed economiche gli uni, ed invece giuridiche e normative gli altri.

Queste differenze formali ed apparenti scompaiono invece quando si badi alla sostanza delle questioni sollevate, che riconduce in effetti ad un unico aspetto tutti i problemi proposti, e più precisamente al ripristino nei porti di quella normalità stabilita dal criterio che i porti sono strumenti di pubblica utilità nei quali i vari interessi contrastanti devono essere armonizzati senza turbare l'ordinamento del lavoro, la cui organizzazione va informata al concetto dell'utilità pubblica, che sovrasta e domina ogni considerazione particolaristica.

Del resto questo concetto trova nuova forza nelle considerazioni svolte nel suo programma dal Presidente della Repubblica, e nelle più recenti dichiarazioni del Presidente del Consiglio, là dove egli afferma essere indispensabile l'imparziale e costante osservanza della legge per tutti i cittadini, nonché il buono ed onesto andamento dell'amministrazione.

Ma più ancora questo concetto trae risalto dagli avvenimenti recenti, dalle lotte svoltesi in tutti i porti italiani e particolarmente in quello di Genova, dove l'eroica azione di quei lavoratori contro la « libera scelta » ha richiamato l'attenzione di tutta l'opinione pubblica sul tentativo in atto da parte del grande padronato di voler imporre la legge spietata dei propri interessi al di sopra di ogni altra; e ciò, oltre che in alcune fabbriche, anche nei porti.

L'esito di quella lotta, che ha avuto echi e sviluppi tali da suscitare simpatie ed adesioni in tutto il mondo del lavoro fuori dei confini della nazione, è valso a dimostrare palesemente come fosse del tutto fuori luogo l'emanazione unilaterale di quel decreto che tendeva appunto ad imporre l'orientamento della Confindustria, e più precisamente dei grandi gruppi monopolistici ed armatoriali, alla compagnia del ramo industriale; ciò senza curarsi del fatto che tale imposizione contrastava oltreché con gli interessi e i diritti dei lavoratori anche con l'interesse più generale dell'economia portuale e con tutto l'ordinamento scaturito da esperienze storiche compiute nel porto di Genova e confermate negli altri porti italiani nelle lotte svoltesi nell'ultimo periodo.

L'aver voluto evitare una serena e proficua discussione con i lavoratori, discussione capace di portare ad un accordo sulle possibili modificazioni delle prestazioni di lavoro dei soci della compagnia del ramo industriale; l'aver voluto ignorare le ricche esperienze di un glorioso e travagliato passato, che aveva portato sull'inizio del secolo all'ordinamento in atto, giungendo perfino a dimenticare gli unanimi riconoscimenti espressi sulla validità di tale ordinamento, ribaditi poco tempo prima anche dal sindaco di Genova, onorevole Pertusio; l'aver voluto, infine, chiaramente esprimere con questo tentativo di imposizione la volontà di sottomettere l'utilità pubblica in tutti i porti a ben individuati interessi particolaristici, non è giovato ai promotori di tale azione, ispirata a concetti di discriminazione: al contrario è servita ad accelerare nella opinione pubblica la condanna di quei sistemi e dei loro paladini, l'onorevole Scelba in testa.

Dalla conclusione di questa lotta è emersa chiara la condanna del metodo della discriminazione e del tentativo di sottoporre i porti alla spietata legge del profitto e dei monopoli.

Ovviamente l'accordo, che ha messo fine alla vertenza, è di per se stesso, nei suoi stessi termini di compromesso, una riaffermazione

di quel criterio che sovrasta l'ordinamento del lavoro portuale di cui dicevo più avanti, e cioè del prevalere dell'utilità pubblica su ogni altra considerazione. Tale accordo per sua stessa formulazione lascia aperta la possibilità di un perfezionamento di questo ordinamento, che non può essere altro che ulteriormente favorevole ai lavoratori e alla compagnia del ramo industriale.

Queste sono le ragioni di fondo che devono spingere tutte le parti contraenti, ma prima di tutto ed ancor più il Ministero della marina mercantile, a cui è affidata la responsabilità del potenziamento e dello sviluppo delle attività portuali, ad applicare e rispettare i termini fissati dall'accordo, senza di che si riprodurrebbe, in altro modo e per altre forme, quel turbamento della normalità che ha causato la vertenza.

La richiesta che noi avanziamo al Governo — il quale per mezzo dell'onorevole Segni, Presidente del Consiglio, ha affermato che « se lo Stato vive del suo ordinamento giuridico, ne vive soprattutto in quanto esso sia attuato imparzialmente » — e più direttamente a lei, onorevole ministro, si riferisce in generale alla corretta applicazione di tale accordo in tutte le sue parti, ma più immediatamente in quello che concerne le prestazioni dei dipendenti delle officine di riparazione nei lavori di competenza della compagnia del ramo industriale.

L'utilizzazione di tale personale, prevista dall'accordo, quando si verificano determinate condizioni, è rispettata dalla compagnia e dai lavoratori, mentre, invece, i datori di lavoro tentano di valersi di questa condizione per intensificare il supersfruttamento e ledere gli interessi dei lavoratori e della compagnia.

Adusati al detto « fatta la legge, trovato l'inganno », i proprietari delle officine mirano ad abusare di queste prestazioni rifiutandosi di corrispondere ai propri dipendenti le competenze previste per i lavori di riparazione a bordo delle navi: sfruttando così le condizioni dei propri dipendenti che non godono della sicurezza di quelli della compagnia e tenendoli sotto l'incubo del licenziamento, essi mirano ad ingrossare i propri profitti e a raggiungere lo stesso scopo che si erano prefissi con il decreto che istituiva la libera scelta.

Non può certo sfuggirle, onorevole ministro, che questa violazione dell'accordo mira, in sostanza, a raggiungere, alla lunga, lo stesso fine che si erano proposti con il famigerato decreto, e cioè estromettere la compagnia del ramo industriale dalle riparazioni a bordo ed attuare la libera scelta, annullando tutti i diritti dei lavoratori e della compagnia.

Ciò sta a dimostrare che il lupo perde il pelo ma non il vizio e che le stesse forze che hanno messo in atto quei sistemi generalmente esecrati riprendono la loro azione tendente a porre i propri interessi al di sopra di tutto.

Onorevole ministro, sono certo che ella accoglierà questa parte dell'ordine del giorno che le abbiamo sottoposto e che — a confermare quanto affermato dal Presidente del Consiglio e cioè che « nell'imparziale applicazione della legge e nella giusta efficacia dell'azione amministrativa si possono acquisire nuove conquiste alla democrazia » — disporrà sollecitamente perché si ponga fine a queste violazioni degli accordi sottoscritti a Genova, per riportare l'interesse generale a prevalere sulle velleità non sopite né spente di chi si è reso responsabile di quella lotta che a Genova ha coperto di gloria i lavoratori ed isolato i provocatori.

Una situazione di anormalità esiste anche nel porto di Savona ed anche qui la ragione è la stessa, cioè il tentativo testardo di modificare a proprio vantaggio la struttura e gli ordinamenti portuali da parte di ben determinati interessi che intendono prevalere su quelli di pubblica utilità.

Sono lieto di apprendere che proprio ieri l'altro ella, onorevole ministro, ha deciso lo scioglimento del consiglio del lavoro portuale di Savona. Tale consiglio da lunghi mesi ormai non era più in condizioni di funzionare, e ciò per l'azione negativa dei rappresentanti padronali, i quali intendevano con ciò protestare perché il consiglio stesso non aveva accettato a suo tempo, durante la lotta dei portuali genovesi, di trasformarsi in un'alta corte costituzionale per giudicare al di fuori della Costituzione e condannare come delitto l'esercizio del diritto di sciopero, chiedendo nientedimeno che lo scioglimento della compagnia portuale.

Dicevo che sono lieto dell'avvenuto scioglimento perché suppongo che ciò significhi che si intende ricostituirlo sollecitamente e farlo nuovamente funzionare in modo da avviare a soluzione i problemi che esistono in quel porto, tenendo conto dei pareri e degli interessi dei lavoratori, che sempre coincidono con l'interesse generale e con la utilità pubblica. E il fatto che il consiglio non abbia funzionato per tutti questi lunghi mesi non ha significato affatto che i problemi non siano maturati; anzi significa esattamente il contrario, e cioè che questi problemi sono maturati rapidamente e che si è tentato di risolverli in senso contrario all'utilità pubblica e all'interesse generale.

Così ella, onorevole ministro, si trova nella spiacevole condizione di avere ereditato un provvedimento che ha suscitato l'unanime riprovazione della città e la cui illegalità è stata denunciata da tutti nel consiglio comunale e persino dalla camera di commercio. Mi riferisco alla disposizione di stornare 30 milioni dal fondo dei mezzi meccanici per destinarli ad altro porto.

A Savona si ricorda in proposito che una analoga disposizione fu data solo in periodo fascista e in tempo di guerra. A Savona si osserva ancora che quel fondo si è costituito con le tariffe di sbarco di quel porto e che lo sviluppo dell'azienda è legato allo sviluppo del porto, il quale ha dovuto e deve lottare per sostenere la concorrenza in dure condizioni economiche, create dalla soppressione delle attività siderurgiche e da una crisi di tutta l'industria locale.

A Savona non si ha nulla in contrario a che si potenzino e sviluppino gli altri porti, ma si osserva che è demagogico l'intervento del Governo sottraendo i fondi destinati allo sviluppo e al potenziamento di altri porti e che è illegale e non legittimo disporre delle risorse altrui.

Credo, onorevole ministro, che ella vorrà rinunciare a rendere esecutivo tale provvedimento per evitare di qualificare il suo Governo come contrastante alle dichiarazioni dell'onorevole Presidente del Consiglio Segni, e soprattutto per evitare che tutta una città insorga a tutela del suo buon diritto.

Né questo è il solo problema che si è tentato di portare a soluzione contro l'utilità pubblica e il buon diritto. Onorevole ministro, ella eredita un'altra grave situazione creata in quel porto dai suoi predecessori. Mi riferisco al parere favorevole espresso per la concessione alla ditta Ape, del monopolio Edison, della migliore banchina per costruirvi un suo silos e con ciò stesso allungare i tentacoli di questo monopolio fino nei porti, a dimostrazione fisica dello strapotere dei monopoli e, contemporaneamente, per portare un altro colpo all'azienda Mezzi Meccanici e spingerla verso la passività.

Sinceramente, questo parere favorevole mi ha meravigliato in un primo tempo, non perché ritenessi che il governo Scelba non fosse sufficientemente tenero e premuroso verso i monopoli, né perché ritenessi i monopoli industriali rispettosi e ossequienti delle attribuzioni della pubblica utilità dei porti. Se avessi nutrito di queste ingenuità, mi sarebbe bastato guardare, nello stesso porto di Savona, alla esistenza del monopolio del-

l'Italgas, che possiede gli impianti più attrezzati per lo sbarco del carbone e il suo trasporto tramite la più importante funivia d'Europa. In proposito anzi è opportuno notare che questo fatto è fonte di vertenze e di lotte da vari decenni, per la difesa delle prerogative della compagnia portuale e degli interessi dei lavoratori.

Mi sarebbe inoltre bastato, dicevo, per togliermi questa illusione, guardare, oltretutto al porto, agli impianti per lo sbarco dei combustibili liquidi nella rada di Savona e di Vado di proprietà dei monopoli inglesi e americani.

La mia sorpresa era motivata da due ordini di considerazioni. La prima era che si era rifiutato precedentemente tale parere favorevole alla Montecatini, la quale era disposta a costruirsi una banchina e a lasciarla a disposizione della pubblica utilità, nonché a sottoporsi al rispetto delle prerogative della compagnia e dei diritti dei lavoratori. La seconda considerazione è costituita dal fatto che, essendosi espressa contro tale concessione l'assemblea dell'Ente portuale Savona-Piemonte e tutti gli enti locali, tale parere negativo precludeva ogni possibilità di concessione. Ma, riflettendo bene sugli accordi intercorsi fra i gruppi Montecatini ed Edison, e sul cambio della guardia avvenuto alla Confindustria, dove il dottor De Micheli della Edison ha assunto la presidenza, ed infine sul fatto che il presidente della camera di commercio, signor Magnano, era il proprietario di una azienda oggi rilevata dalla Edison e che il suo parere favorevole (in contrasto con quello espresso dai membri della sezione marittima della camera di commercio stessa) non poteva mancare (come non è mancato quello del signor Migliorini, che alle sue molteplici attività ha aggiunto recentemente quella di presidente dell'ente) portuale, in pieno contrasto anch'egli col voto della assemblea dell'ente), la mia meraviglia è caduta ed ha trovato logico che il governo Scelba facesse anche questo passo per favorire la Edison e la Confindustria passando sopra alla utilità pubblica e all'interesse generale.

È evidente che, volendo essere conseguente a quanto dichiarato dall'onorevole Segni circa il fatto che il Governo e il suo programma si giudicano dai principi che lo ispirano nella valutazione degli interessi supremi della nazione, ella vorrà rivedere la questione, a evitare che tutti i cittadini e gli enti, il cui parere e i cui interessi sono stati del tutto trascurati dai due signori

citati, siano costretti ad agire per tutelare i propri diritti, che sono diritti di ordine generale e che coincidono con gli interessi di pubblica utilità.

Infine, onorevole ministro, ella eredita, sempre nel porto di Savona, un curioso decreto, motivato su un parere espresso il 24 maggio dal ministro della marina mercantile, per cui si dovrebbe costituire una compagnia pescatori trasformando l'attuale sezione pescatori della compagnia portuale in una compagnia avente lo scopo finale della sua soppressione, in modo da consentire al padronato di liberarsi di questo servizio e di costringere immediatamente la compagnia portuale ad aumentare il personale improduttivo per avere un controllo sulla merce scaricata, adibendo a questo servizio proprio personale (poichè è sul tonnello che si determina il trattamento economico dei lavoratori).

Assurdità maggiore non è concepibile, come non è concepibile che tutti i lavoratori non insorgano contro tale stato di cose; quindi toccherebbe a lei, onorevole Cassiani, difendere questa assurdità che è bandita dal suo programma di Governo e che ha il suo atto di nascita il 24 maggio 1955, cioè prima della formazione del Governo e della sua assunzione alla carica di ministro della marina mercantile.

Ecco perchè io confido che il suo decreto per lo scioglimento del consiglio sia seguito dalla pronta ricostituzione del nuovo consiglio, capace di coadiuvarla nella soluzione di questi problemi, che devono essere sì risolti, ma in senso contrario a come sono stati avviati, se veramente si vuole rispettare l'interesse generale e se si vuole che la pubblica utilità sovrasti l'interesse dei monopoli che allungano i propri tentacoli sui porti.

Onorevole ministro, poche parole per illustrare la richiesta contenuta nella prima parte di quest'ordine del giorno, richiesta che ho lasciato per ultima, perchè già a sua conoscenza. Essa riguarda il fatto che, in questi ultimi 12 mesi, pur essendovi stato un aumento del 15 per cento nella contingenza, tale aumento non è stato esteso ai lavoratori portuali e neppure alle integrazioni salariali e alle compagnie portuali. La questione è di equità e parla da sola. Io vorrei solo metterla in guardia, onorevole ministro, contro le facili suggestioni della favoletta sui principeschi guadagni dei portuali, che ricorre sempre in questa e in analoghe circostanze.

Le grandi paghe dei portuali, che vengono sbandierate per l'occasione persino in manifesti che denunciano le due mila lire o poco

più giornaliera, riguardano più che la giornata di lavoro la « giornata vissuta ». Vale a dire quando ci si riferisce alla paga di un metalurgico si fa astrazione dal cottimo, dalla penosità, dal festivo e da tutte le altre indennità.

Ora, ciò non avviene per il portuale, per il quale si comprendono proprio nella retribuzione giornaliera tutti questi ed altri elementi, dimenticando che proprio dal suo lavoro sotto l'acqua, di giorno o di notte, di festa e in condizioni di disagio e di pericolo dipendono le economie delle « stallie » e la pronta disponibilità delle navi per altri viaggi; e lo si compensa con negargli o col tardare a concedergli ciò che gli altri lavoratori hanno già acquisito. Così la richiesta di disciplinare il lavoro portuale in quei porti che sono a sua conoscenza: Porticello, Oristano, Bosa, Pozzuoli, Casamicciola, Arbatax, Pozzallo, Vada ed altri della Liguria e della Calabria, dove gli spedizionieri ricorrono ad operazioni di carico e scarico, poichè non si sono creati in questi posti gli usuali ordinamenti, e realizzano in questo modo un particolare tipo di sfruttamento e di profitti. Noi chiediamo, onorevole ministro, il suo autorevole intervento affinché si applichi anche in questi porti la legge e si provveda a regolamentare il lavoro e gli organici delle compagnie, da adeguare alle condizioni di lavoro che si sono di fatto determinate nei porti italiani.

Onorevole ministro, le ho illustrato le ragioni particolari e generali che ispirano il nostro ordine del giorno. Questa benemerita categoria in questo momento sta guardando a lei affinché ripari ai torti del passato. Essa è forte del suo diritto, della sua maturità e della sua coscienza, ma più forte ancora per la sua unità e per i legami profondi e inscindibili che in tutto il paese la legano al popolo, di cui interpreta gli interessi generali, che sono i suoi interessi, e che vuole, come il Presidente del Consiglio ha detto, che l'utilità pubblica e il bene della nazione siano al di sopra di ogni altra considerazione. A lei e al suo Governo spetta di non deludere questa generale attesa. L'accoglimento di questo ordine del giorno sarà una dimostrazione della serietà di intenti del Governo, che ella rappresenta nel settore della marina mercantile, il quale giustamente è stato chiamato la « terza economia » dello Stato, e in questo particolare campo dei lavoratori portuali. Dalla sua risposta dipenderà l'atteggiamento che la categoria e i lavoratori dovranno assumere perchè veramente la normalità ritorni nei porti, come è auspicato da tutti.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

PRESIDENTE. L'onorevole Caccuri ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevata la necessità di una migliore formazione professionale delle nuove leve del lavoro marittimo nonché di un più adeguato addestramento degli equipaggi sia della marina peschereccia che di quella di cabotaggio;

rilevata la necessità d'incoraggiare l'industria della pesca, tuttora assai deficiente nell'Italia meridionale;

rilevata l'urgenza di potenziare al massimo i cantieri navali del Mezzogiorno,

fa voti

perché:

a) sia promosso ed incoraggiato un regolare apprendistato per le varie categorie di bassa forza di bordo, valendosi delle scuole professionali marittime, da potenziarsi ed attrezzarsi adeguatamente;

b) sia favorita dalle capitanerie di porto la concessione di aree demaniali per la costruzione di manufatti da destinare all'industria della pesca;

c) siano potenziati i cantieri navali dell'Italia meridionale;

d) specificatamente l'onorevole ministro della marina mercantile intervenga autorevolmente per il completamento dello scalo di alaggio nella zona dei cantieri navali molfettesi in provincia di Bari e siano concesse congrue assegnazioni di natanti con relativo finanziamento ».

Poiché l'onorevole Caccuri non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

L'onorevole Caiati ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la grave situazione della piccola pesca, settore di largo interesse economico e sociale,

impegna il Governo

a risolvere i problemi che rappresentano legittime aspettative delle categorie interessate, edotte di trattamenti particolari deliberati a favore di settori similari:

a) assistenza sanitaria;

b) estensione del trattamento previdenziale, o sulla base di proposte già esistenti, o di apposito disegno di legge;

c) più larga e decisa assistenza creditizia, che preveda la possibilità di prestiti a tassi di favore, sia per le attrezzature che per l'esercizio;

d) più larga assistenza alle cooperative ed alle altre forme di associazione interessate allo sviluppo del settore;

e) maggiori finanziamenti per le case dei pescatori, le quali, per necessità derivanti dall'attività stessa, devono sorgere in zone particolari ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAIATI. Ho ritenuto di sintetizzare nel mio ordine del giorno una serie di provvidenze che mi pare siano ormai giunte a maturazione nella coscienza delle categorie interessate; dirò anzi che hanno formato già la sostanza di discussioni svoltesi in vari congressi. Peraltro ho rilevato con particolare soddisfazione che già stamane, negli interventi di coloro che hanno preso parte alla discussione generale e anche nella sostanza di alcuni ordini del giorno, taluni argomenti che figurano nel mio ordine del giorno sono già segnalati come punti che rappresentano la parte più importante di legittime aspettative degli addetti alla piccola pesca.

Questa per altro rimane un settore di largo interesse sociale, sia per il numero di coloro che vi si dedicano (l'onorevole Cibotto ha parlato di 130 mila rappresentanti in questo settore), e sia perché essa rappresenta in sostanza quello che l'artigianato rappresenta nelle varie attività. Gli addetti alla piccola pesca sono veramente gli artigiani del mare e sono, forse, per questa loro particolare situazione, i più diseredati e sotto l'aspetto economico e sotto quello sociale, ed anche sotto l'aspetto della considerazione che fino ad oggi è stata loro accordata. Sono cioè nella categoria proletaria del mare quelli che hanno bisogno di maggiore assistenza e comprensione, che hanno bisogno in questo momento di quelle provvidenze che noi abbiamo deliberato per settori similari.

Hanno bisogno di provvidenze relative all'assistenza sanitaria; hanno bisogno di vedere esteso il trattamento previdenziale anche a loro, ciò che potrà esser fatto sulla base delle proposte di legge già esistenti (e per le quali mi pare il Ministero non abbia sollevato eccezioni, anzi abbia espresso una adesione di massima) oppure addirittura sulla base di un nuovo disegno di legge che potrebbe essere presentato dall'attuale ministro e a cui saremo felici di poter collaborare in sede di discussione in aula o in Commissione; hanno bisogno di vedere affrontato il problema dell'assistenza creditizia, ma in maniera più concreta e non soltanto per quanto riguarda le attrezzature, ma anche per quanto riguarda

l'esercizio, la tutela e l'attrezzatura dei mercati ittici.

Il problema della piccola pesca deve essere sganciato da coloro che esercitano delle forme di ricatto, di speculazione, cioè da coloro che attraverso la vendita all'ingrosso dei prodotti ittici operano con un metodo che è dannoso all'economia dei piccoli pescatori, costretti a svendere il loro prodotto.

Come si può fare per andare incontro a queste esigenze? Certamente il ministro ha davanti a sé un programma; il problema è soltanto della ricerca di mezzi. Non si lasci scoraggiare dai reiterati « no » del Ministero del tesoro (non voglio dire del ministro del tesoro). Noi siamo abituati, forse perché facciamo parte della Commissione finanze e tesoro, a certi « no », che interpretiamo quando in maniera assolutamente drastica e quando con la possibilità di eventuali ripensamenti.

Siamo convinti che i problemi che interessano il settore della piccola pesca siano oltretutto di attualità sociale; e siamo certi che il Tesoro, anche per le modeste richieste che inizialmente saranno fatte, non solleverà tutte le riserve che normalmente solleva per i grandi problemi. Però, queste richieste rappresentano o investono un grande settore, settore nel quale bisogna assistere i singoli come individui, ma assistere anche le associazioni che i singoli compongono (cooperative o altre forme di associazione); e assisterli in una maniera più adeguata e conforme alla situazione economica del paese.

È un settore che, incrementato, può creare nuove vie all'economia di molti comuni interessati alla produzione ittica. Ma i pescatori hanno bisogno di comprensione e di vita tranquilla, di vita che sia tale se non sulle acque del mare almeno nelle mura domestiche, in ambienti dotati di tutte le garanzie di igiene e di abitabilità: ambienti nei quali l'avvilimento e lo sconforto di una giornata di pesca risoltasi negativamente non devono tradursi in motivi di recriminazione o di esecrazione per la scarsa comprensione della società. Essi hanno bisogno di case, e di case decenti e decorose, vicine al mare e possibilmente in zone residenziali e raggruppate intorno a loro circoli ricreativi, intorno alla casa sociale: la cosiddetta Casa del pescatore.

Così il loro spirito si placherà anche di fronte alla incomprendenza del mare ed essi si sentiranno certamente più solidali con la società democratica e repubblicana del nostro paese.

Poche parole per un argomento che non ho visto citato da altri colleghi. Sono un pu-

gliese, e sono perciò interessato alla situazione della regolamentazione dei rapporti della pesca in Adriatico. Desidero avere notizie più o meno tranquillanti su tutto quello che si è fatto e che si spera di fare per normalizzare queste possibilità, che altrimenti sarebbero precluse ai pescatori dei nostri porti. Questi pescatori molte volte si spingono oltre i limiti consentiti o perlomeno consentiti dalle possibilità attuali; e qualche volta lo fanno per esigenze di vita, poiché notoriamente si sa che le possibilità di pesca non sono nelle nostre acque territoriali, ma piuttosto dall'altra parte verso la sponda opposta. Recentemente sono accaduti alcuni incidenti, con sequestri di piccoli motopescherecci brindisini. Spero che l'attività del Ministero, in questo settore, sia altrettanto sollecita come lo è stata per altri settori interessanti la vita marinara del paese: tanto le si chiede non solo nell'interesse del settore e della economia dei paesi del litorale adriatico ma anche per evitare sorprese ed incidenti che turbano profondamente le popolazioni interessate ed il prestigio del paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Gianquinto ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo,

al fine di avviare a soluzione la grave crisi che da tempo travaglia il porto commerciale di Venezia, e che si esprime in una preoccupante diminuzione di traffici, ad adottare i provvedimenti unanimemente indicati dagli enti amministrativi ed economici locali, e dalle organizzazioni dei lavoratori.

Tali provvedimenti si riassumono nel potenziamento dei servizi marittimi adriatici e nella intensificazione degli scambi commerciali con l'oriente ».

Ha facoltà di svolgerlo.

GIANQUINTO. Il problema che solleva con questo ordine del giorno non è nuovo: la crisi del porto è una nota costante e dolorosa dell'economia veneziana. E Venezia è in permanente allarme, espresso con voti del suo consiglio comunale, con ordini del giorno del consiglio provinciale, della camera di commercio, con convegni delle organizzazioni operaie e degli operatori economici del porto. Ma dall'anno scorso ad oggi purtroppo non si è fatto alcun passo innanzi; anzi, la situazione si è aggravata.

Fin dal novembre dello scorso anno, facendomi doverosamente interprete di questo persistente allarme, avevo presentato

un'interpellanza all'allora ministro della marina mercantile, allo scopo di conoscere gli intendimenti concreti del governo per rimediare alla diminuzione di traffici del porto commerciale di Venezia, registrata dalle statistiche dell'anno corrente, e alle gravi condizioni in cui si trovano le attività economiche connesse alla vita dell'emporio veneziano. Ho sollecitato ben cinque volte in aula la discussione di questa interpellanza, e mi sono recato anche dal ministro per pregarlo di fissare la data della discussione.

Il Governo ha taciuto, e credo che questa non sia una prova della buona volontà, dell'interesse concreto del Governo per la risoluzione del grave problema di Venezia.

Venezia ormai è stanca delle solite assicurazioni generiche: vuole i fatti, e i fatti da parte del Governo purtroppo non sono venuti. Io mi auguro che l'onorevole Cassiani non deluda Venezia, così come l'hanno delusa i predecessori al suo dicastero.

I fatti parlano chiaro. Mentre nel 1953 il traffico era asceso a 1.632.000 tonnellate, nel 1954 ha subito una diminuzione a circa 1.400.000 tonnellate. Siamo, cioè, a circa il 60 per cento del traffico dell'anteguerra, e Venezia ha un'attrezzatura portuale che consentirebbe di manipolare circa 5 milioni di tonnellate annue di merci.

Noi chiediamo molte cose; ma chiediamo cose che sono possibili. Chiediamo che il traffico venga portato quanto meno al livello del 1939, cioè a 2.200.000 tonnellate di merci. Devo riaffermare ancora una volta in questa aula l'enorme importanza che ha il porto per Venezia.

Onorevole ministro, ella è nuovo a questi problemi. Mi consenta quindi di dirle che intorno al porto di Venezia vivono 10 mila famiglie: sono 40 mila persone che a Venezia fondano la loro vita intorno al traffico e al lavoro del porto. La situazione si è ora aggravata per le seguenti ragioni.

A Venezia città vivono 176.485 abitanti. La crisi economica si estende sempre più. Ieri non ero in aula, ma ho saputo che il ministro della difesa, ancora una volta, ha suonato la campana a martello per il nostro arsenale. Si tratta di 3 mila operai che vivono in questo grande centro industriale che oggi è minacciato dalla chiusura. Il mulino Stucchi è ormai ridotto ai minimi termini; il cotonificio è in crisi; le cristallerie di Murano sono anch'esse in crisi e così pure i cantieri piccoli e medi. Venezia non può vivere soltanto di turismo: è bene che il Governo se ne persuada una buona volta. Il turismo è una attività

economica molto importante per Venezia, ma la vita economica della città non può esaurirsi nell'attività turistica, anche perché questa dura soltanto 3 o 4 mesi al massimo all'anno. Dall'ottobre all'aprile di ogni anno la vita si fa veramente drammatica, specie nei confronti di migliaia e migliaia di famiglie. Vi è, poi, una tendenza, che si manifesta oggi in modo particolare, e cioè il trasferimento delle rimanenti industrie di Venezia sulla terraferma, e questo per motivi che si possono comprendere, quali, ad esempio, i costi di produzione, le spese di trasporto, la distanza da altri centri economici del nostro paese. È, quindi, tutto un movimento diretto a spostare le industrie di Venezia sulla terraferma, cioè a Marghera e a Mestre. A che cosa si ridurrà l'attività economica di Venezia?

Ecco che in questo quadro assume, direi, una importanza determinante la situazione in cui versa il nostro porto, che rappresenta l'unica speranza che ci rimane perché Venezia non si degradi nell'attività economica per il maggiore periodo dell'anno.

Ho avuto occasione di dire in altri interventi su questo argomento che non si tratta più di fare la diagnosi (ormai il male è individuato e sicuro); si tratta soltanto di operare dei rimedi concreti, solleciti.

Gli enti economici ed amministrativi di Venezia hanno chiesto e chiedono il potenziamento dei servizi marittimi e del traffico, perché la situazione creatasi è veramente allarmante per la concorrenza della marineria estera. Questi organismi economici chiedono che il Governo intensifichi i traffici con l'oriente europeo e con l'Asia, con la Cina. Che cosa ci dice il Governo a tale riguardo? Io mi sono molto meravigliato, nel leggere la relazione, che un problema così importante non sia stato adeguatamente trattato. Comprendo la fretta di questo dibattito con l'urgenza, ma non posso ammettere che si sia assunto un atteggiamento così leggero in ordine a questi problemi. Onorevole relatore, soltanto che ella avesse esaminato la relazione al bilancio della marina mercantile dell'anno 1954-55 del collega onorevole Gatto, si sarebbe reso conto della indispensabilità di un approfondito esame attorno a questi problemi. Ella, invece, li ha sorvolati, ha trascurato di trattare i problemi che riguardano l'orientamento del traffico, il movimento delle merci del porto, il bilancio dei noli, e la situazione dei cantieri navali. Ma, onorevole collega, il bilancio della marina mercantile...

TROISI, *Relatore*. Onorevole Gianquinto, non dimentichi che la relazione è stata presentata ancora in bozze, data la ristrettezza del tempo che ho avuto per stenderla.

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole Troisi, il quale, aderendo con cortese comprensione al mio invito, ha preparato la relazione in una notte, senza togliere alla stessa quel pregio che tutti i colleghi hanno rilevato.

Uguale comprensione ha avuto il ministro.

Devo quindi ringraziare ministro e relatore, che hanno accettato la mia insistente per quanto cortese preghiera di mettere in discussione anche il bilancio della marina mercantile, che non era previsto per questa sessione di lavori.

GIANQUINTO. Stando così le cose, ritiro i miei rilievi. Attendo però che il Governo ci dica qualche cosa su questi problemi, che rappresentano la sostanza vera del bilancio del dicastero della marina mercantile. Finisco col dire che — lo ha detto anche il collega Gatto stamane — circa un mese fa vi è stato a Venezia un convegno solenne di tutti i sindaci dei porti adriatici, da Trieste a Bari. Non vi sono state differenze di parte: quel convegno è stato unanime nel chiedere al Governo quanto ho condensato nel mio ordine del giorno: potenziamento dei servizi marittimi dell'Adriatico e potenziamento degli scambi con l'oriente. Nel chiudere il mio intervento vorrei segnalare a lei, signor ministro, un documento che non proviene dal mio partito, ma dal suo. Nel convegno, indetto il 5 dicembre 1954 dalla democrazia cristiana, fu approvata una mozione che dice così: « Riafferma la necessità di una soluzione concreta e operante della crisi che da tempo investe il porto commerciale di Venezia con grave danno per l'intera economia cittadina e regionale; chiede che il Governo ponga in atto provvedimenti idonei a consentire la piena utilizzazione delle attrezzature portuali, ripristinando in primo luogo un numero di partenze delle società di armamento di preminente interesse nazionale tale da migliorare sostanzialmente l'intensità dei servizi marittimi stessi, intensità che è attualmente ridotta al 40 per cento dell'anteguerra; che conformemente alle deliberazioni unanimi del consiglio provinciale di Venezia del 6 marzo 1954 e del consiglio comunale del 27 novembre 1954 gli organi centrali competenti nell'esaminare gli indilazionabili provvedimenti sopra invocati dispongano in ordine anche alle richieste già avanzate dalle categorie economiche e da esponenti politici quanto segue... ». A questo punto sono indicati

i provvedimenti che noi chiediamo. La mozione così continua: « Chiede inoltre che alla città di Venezia vengano potenziate le sedi attuali della Adriatica, Lloyd Triestino e Tirrenia, le cui attività sono garanzia della continuazione di una tradizione, limitata oggi dalla concorrenza dei paesi balcanici e del levante, assicurando altresì a quest'ultimo fine che il prossimo nuovo ordinamento dei servizi marittimi restituisca ai porti adriatici la preminenza delle linee per il Mediterraneo orientale e oltre Suez; che le costruzioni e trasformazioni del naviglio marittimo fluviale iscritto nei registri dei galleggianti delle capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia vengano incluse nei provvedimenti previsti dalla legge 522 del 1954; che il Governo nell'attuazione di una politica marittima adriatica tenga conto della giusta funzione geo-economica dei porti di Venezia e Trieste nelle relazioni specifiche dei traffici col naturale retroterra nazionale ed estero di ciascun emporio ». Non sono cose nuove, ma antiche come la crisi del porto di Venezia.

Mi attendo, onorevole ministro, che ella accolga quest'ordine del giorno, che non risponde agli interessi di una parte politica, ma agli interessi di una intera città, anzi di tutta una regione.

La prego anche di dar corso ad un impegno che l'onorevole Tambroni aveva assunto in occasione del convegno a Venezia della democrazia cristiana, convocando qui a Roma gli enti economici, le rappresentanze degli enti locali ed i parlamentari, tutti interessati alla vita del porto di Venezia, per avviare a soluzione concreta questo problema veramente grave ed indifferibile per la vita e l'avvenire della nostra città. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Per dar modo all'onorevole relatore — del quale ho già posto in evidenza il senso di viva comprensione, esprimendogli anche il mio ringraziamento — di riordinare la risposta sugli interventi che abbiamo ascoltato, sospendo la seduta per mezz'ora.

Nella ripresa pomeridiana vi saranno l'intervento dell'onorevole ministro e la conclusione del dibattito sul bilancio del Ministero della marina mercantile. Inizieremo poi la discussione del bilancio del Ministero di grazia e giustizia.

(*La seduta, sospesa alle 12,40, è ripresa alle 13,10*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Troisi.

TROISI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in questo mio discorso conclusivo della discussione generale sul bilancio della marina mercantile mi propongo di completare la relazione scritta, la quale, per motivi noti, è piuttosto schematica. Non è nella mia abitudine di studioso di presentare relazioni superficiali e affrettate, preferendo approfondite ed ampie indagini, che adducono ad una visione unitaria ed organica dei problemi trattati, con utili conclusioni anche di ordine pratico.

Ma, in questa circostanza, ho dovuto aderire alle cortesi sollecitazioni dell'onorevole Presidente della Camera e del presidente della Commissione, per cui ho redatto, dato il brevissimo tempo disponibile, una relazione molto sommaria e lacunosa. Nelle risposte che mi accingo a dare ai vari colleghi, intervenuti nella discussione, mi propongo anche di sviluppare i punti più salienti della relazione scritta.

Mi richiamo, anzitutto, ad alcuni indici statistici sulla consistenza della nostra marina mercantile, sulla sua composizione e sul ritmo di ringiovanimento, sul movimento passeggeri e merci: tali indici sintetizzano determinate situazioni e ci fanno bene sperare per lo sviluppo futuro. Innanzitutto, per quanto riguarda la consistenza, la nostra flotta al 31 dicembre 1954 si concretava in 4.269 unità per 4.037.405 tonnellate di stazza lorda; quindi durante il 1954 si è avuto un incremento di 314.934 tonnellate di stazza lorda, pari all'8,46 per cento della consistenza alla data del 31 dicembre 1953. Tale aumento annuale ha superato del 61 per cento l'aumento verificatosi nell'anno 1953, che pure fu di 193.293 tonnellate di stazza lorda. Se facciamo un confronto con l'anteguerra, la flotta che alla data del 1° gennaio 1939 era di tonnellate 3.433.869, si è accresciuta al 1° gennaio 1955 di 603.536 tonnellate di stazza lorda, pari al 17,5 per cento.

Ulteriori considerazioni possono farsi se scendiamo all'analisi della composizione della flotta, che era così costituita, sempre alla data del 31 dicembre 1954: 16,93 per cento del tonnellaggio complessivo navi miste e passeggeri; 48,48 per cento navi da carico secco, 30,34 per cento navi cisterna; 0,24 per cento navi da pesca; 1,113 per cento navi di tipo speciale, come navi frigorifere, navi bananiere, ecc. La consistenza della nostra flotta bananiera è la seguente: Algida di 2.589 tonnellate di stazza lorda; Iole Fassio di 2.586 tonnellate di stazza lorda; Giuliana Fassio di 3.225 tonnellate di stazza lorda;

Franchina Fassio di 2.500 tonnellate di stazza lorda; Castel Nevoso di 3.839 tonnellate di stazza lorda; Giuba di 3.672 tonnellate di stazza lorda; Genale di 3.538 tonnellate di stazza lorda; Flora Marsano di 3.189 tonnellate di stazza lorda.

Il problema del rinnovamento della flotta, che è comune ad altri paesi, durante il 1954 ha registrato un notevole progresso. Ciò dicendo, rispondo alle riserve espresse da alcuni colleghi, in particolare dall'onorevole Graziadei.

Difatti la flotta mercantile, nella classe fino a 5 anni, è aumentata dal 10,3 per cento del 1952 al 19,09 per cento del 1954. Le prime quattro classi di età, da 1 a 20 anni di età, sono passate dal 66,6 per cento del 1952 al 63,47 del 1953, al 68,61 del 1954. E correlativamente si è contratto il tonnellaggio delle navi di età superiore ai 20 anni: dal 39,4 per cento nel 1952 al 36,53 nel 1953, al 31,39 nel 1954. L'incremento annuale della flotta, che, come ho detto, è nella misura dell'8,46 per cento, è stato interamente assorbito dalle prime quattro classi di età da 1 a 20 anni; il tonnellaggio delle navi di età superiore è diminuito di 83.847 tonnellate di stazza lorda, pari all'1,6 per cento del totale complessivo della flotta. In particolare l'86 per cento dell'incremento annuo è stato determinato dall'aumento del tonnellaggio delle navi inferiori a 5 anni. Si nota quindi un sensibile progresso nel ringiovanimento della nostra flotta.

Ma è necessario che io richiami l'attenzione dei colleghi su quello che è stato il movimento della navigazione, sia riferito alle merci che ai passeggeri.

Per quanto riguarda il traffico merci, durante il 1954, si è avuto, nei porti nazionali, un movimento che supera ogni precedente cifra registrata negli anni del dopoguerra ed anche nel periodo antecedente al 1940. Le merci imbarcate e sbarcate, durante il 1954, hanno raggiunto infatti la cifra di 58 milioni e 400 mila tonnellate, contro i 54 milioni e 100 mila tonnellate del 1953, e i 47 milioni e 200 mila tonnellate del 1952. Il movimento complessivo delle merci è stato superiore del 7,9 per cento a quello del 1953.

Va, altresì, osservato che nel 1954 il movimento complessivo delle merci ha superato di 14 milioni e 600 mila tonnellate il movimento del 1938 entro i vecchi confini; mentre lo ha superato di 17 milioni e 500 mila tonnellate entro i confini attuali, con un incremento pari rispettivamente al 33 per cento ed al 43 per cento.

Da vari colleghi che sono intervenuti nella discussione generale, è stato rilevato l'incremento del traffico petrolifero e l'importanza che il naviglio cisterniero va assumendo.

Ciò viene confermato dalle statistiche. Si sono verificati profondi mutamenti nelle correnti del traffico e, per quanto riguarda il nostro paese, nel quadro del traffico complessivo, si osserva che i prodotti petroliferi, provenienti dall'estero nel 1954, hanno raggiunto la cifra di 17 milioni 274 mila 178 tonnellate, pari al 51,47 per cento delle merci sbarcate: si supera quindi la metà del traffico totale. Questo con riferimento al traffico nei porti nazionali.

Per i prodotti trasportati dall'estero, si osserva che il petrolio grezzo proveniente dal Mediterraneo orientale con 9 milioni e 800 mila tonnellate rappresenta oltre il 50 per cento delle importazioni; segue quello proveniente dal golfo Persico nella misura di 5 milioni e 500 mila tonnellate, quello proveniente dall'America centrale nella misura di 732 mila tonnellate, ed infine quello proveniente dal mar Nero nella misura di 151 mila tonnellate. L'incremento dei prodotti petroliferi arrivati dall'estero nel 1954, rispetto al 1953, è stato di 3 milioni e 200 mila tonnellate, pari al 22,97 per cento.

I prodotti petroliferi spediti all'estero via mare (noi siamo esportatori di prodotti petroliferi sottoposti a lavorazione, alla raffinazione, ecc.), rappresentano, con 4 milioni e 633 mila tonnellate, il 63,43 per cento del complessivo delle merci imbarcate per l'estero. Pertanto anche per quanto riguarda le correnti di esportazione, i prodotti petroliferi costituiscono un'aliquota elevata.

Nel 1953 il rapporto dei prodotti petroliferi provenienti dall'estero, rispetto all'analogo traffico complessivo, fu del 47,2 per cento.

Il movimento di passeggeri si ricollega anche con il turismo e con l'emigrazione. Nel 1954 esso è ammontato a 7,9 milioni di cui 3,947 milioni arrivati e 3,988 milioni partiti. Dall'estero sono arrivati 290.815 passeggeri, mentre sono partiti per porti esteri 359.195, superando il movimento del 1953 di circa 34 mila arrivi e 69 mila partenze, pari rispettivamente al 13 per cento e al 23 per cento.

Anche a questo proposito, se facciamo il confronto con l'anno base (1938), vediamo che il traffico dei passeggeri in arrivo dall'estero — traffico che ha grande importanza per l'apporto valutario ai fini dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti — è stato superiore di 21 mila unità circa, pari al 7-8 per cento; mentre il traffico dei passeggeri par-

tenti è stato superiore di 88 mila unità circa, pari al 32 per cento.

Sorge una domanda: quale è la partecipazione della bandiera italiana a questo movimento di traffico merci e di traffico passeggeri?

Anche qui, rispetto al 1953, notiamo un sensibile progresso, pur rimanendo lontani dall'anno base 1938.

Per il traffico complessivo delle merci, la bandiera italiana ha partecipato, durante il 1954, per il 60,19 per cento, mentre nel 1953 la partecipazione era appena del 58,62 per cento. Tale percentuale, però, nel 1938 ammontava all'81,6 per cento.

Per il trasporto delle merci di provenienza estera (ogni anno importiamo un notevole quantitativo di prodotti alimentari e di materie prime per l'approvvigionamento del paese via mare), la bandiera italiana ha partecipato per il 50,8 per cento nel 1954, registrando un notevole incremento rispetto al 1953 quando la partecipazione era appena del 47,21 per cento e rispetto al 1952 quando, invece, la percentuale si elevò al 37 per cento, pur non raggiungendo la percentuale del 65,2 per cento del 1938.

Alle spedizioni di merci all'estero la bandiera italiana ha partecipato, nel 1954, per il 24,2 per cento, realizzando un leggero miglioramento rispetto al 1953.

Sulle spedizioni all'estero è particolarmente determinante la partecipazione delle bandiere estere nel traffico dei prodotti petroliferi, che raggiunge il 91,7 per cento.

Per il traffico passeggeri da e per i porti nazionali, la bandiera italiana raggiunge la percentuale massima del 96,64 per cento. Invece nel traffico da e per i porti esteri, la bandiera italiana con 399.121 persone trasportate, raggiunge la percentuale del 61,4 per cento. Rispetto al 1938 si nota che la bandiera italiana ha trasportato, nel 1954, quasi lo stesso numero di passeggeri per una percentuale del 96,3 per cento.

Ho voluto ricordare i più significativi dati statistici per documentare il sensibile progresso registrato dalla nostra marina mercantile durante il 1954: tale progresso deve segnare una tappa per ulteriori sviluppi e miglioramenti.

Un notevole miglioramento si è avuto anche nel navalpiccolo. Nelle discussioni dei bilanci precedenti, ho sempre sentito la invocazione di far convergere gli sforzi per migliorare il navalpiccolo. Le ultime risultanze statistiche denotano che si è raggiunto un notevole successo in questo settore. Ciò è

stato possibile, perché la situazione del naviglio di cabotaggio è stata seguita attentamente dal Governo e dal ministro competente, che, per migliorare e potenziare questo delicato settore, predisposero a suo tempo la legge 30 giugno 1952, n. 774, che riservò al naviglio di tonnello non superiore alle 2 mila tonn. di stazza lorda i benefici previsti dall'articolo 62 della legge dell'8 marzo 1949, n. 75. Con le accennate provvidenze si è ottenuta la demolizione di circa 3.500 tonnellate di stazza lorda di naviglio in legno di piccolo tonnello e di età superiore ai 13 anni e la ricostruzione di moderne unità in acciaio di 500 e 100 tonnellate di stazza lorda.

Complessivamente con la legge n. 774 e con l'articolo 62 della legge n. 75 sono state costruite 23 unità per 9.800 tonnellate di stazza lorda.

Un ulteriore impulso di costruzione di tali unità si è avuto con la legge 17 luglio 1954, n. 522, in base alla quale numerose commesse per unità di piccolo cabotaggio sono passate ai cantieri. Al 30 giugno ultimo scorso risultavano ammesse ai benefici n. 73 unità per 39 mila tonnellate di stazza lorda.

In definitiva, con le navi entrate già in esercizio e quelle in costruzione, la situazione del navalpiccolo si può considerare notevolmente migliorata.

Qualche riferimento debbo fare alla flotta cisterniera, perché anche su questo punto il collega onorevole Cafiero ha fatto interessanti considerazioni.

In generale si nota sul mercato mondiale una diminuzione delle navi cisterna in allestimento. Le ordinazioni di nuove navi cisterna continuano a diminuire nel mondo; ma, nonostante ciò, il tonnello mondiale delle navi di questo tipo continua ad aumentare con un ritmo quasi da primato. Ai primi di gennaio 1955 il tonnello che doveva ancora essere consegnato ammontava a 8 milioni 36.900 tonnellate lorde, il che rappresenta una diminuzione del 16 per cento nei confronti di sei mesi prima. Nei due anni precedenti le ordinazioni sono diminuite in ragione di 6.505.200 tonnellate, ovvero del 45 per cento (Cfr.: *The Financial Times*, 15 gennaio 1955). Da un'analisi del tonnello mondiale delle petroliere di più di 500 tonnellate lorde, esistenti al 1° gennaio 1955, risulta che nel 1954 si è registrato un aumento complessivo di 3,5 milioni di tonnellate contro circa 3,65 milioni di tonnellate di aumento nel 1953. Gli aumenti più importanti delle flotte nazionali di petroliere, nel se-

condo semestre 1954, si riferiscono alla Gran Bretagna e alla Norvegia. Si è avuto un aumento netto di circa 117.000 tonnellate nella flotta di petroliere britannica ed un aumento netto di circa 117.000 tonnellate in quella norvegese. In contrasto con questi aumenti, la flotta di petroliere degli Stati Uniti è diminuita di circa 290 mila tonnellate. I motivi principali di questa diminuzione sono rappresentati dalla trasformazione in navi da carico secco di petroliere *Liberty* e dal trasferimento di molte petroliere americane ad altre bandiere, soprattutto della Liberia e del Panama. Attualmente il tonnello di petroliere sotto la bandiera della Liberia (3.513.690 tonnellate) supera quello di bandiera panamense (3.421.929 tonnellate) e costituisce la quarta flotta di petroliere nel mondo.

Se il signor Presidente lo consente, consegnerò per gli atti alcune tabelle, da unire in allegato al resoconto, sulla consistenza delle flotte cisterniere dei vari paesi e su altri dati volti a completare la mia relazione orale.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole relatore.

TROISI, *Relatore*. La ringrazio.

Le considerazioni esposte in merito alla flotta cisterniera sono strettamente connesse con il mercato dei noli, che presenta talune caratteristiche. Ogni mercato funziona col concorso simultaneo della domanda e dell'offerta, ed ugualmente dicasi per il mercato dei noli. Però, la domanda di tonnello fluttua in relazione alle condizioni economiche generali, alle prospettive future, ai rischi inerenti alla situazione politica, ecc.; mentre l'offerta di tonnello è rigida, perché le sue variazioni seguono con ritardo le variazioni della domanda. Il tonnello tende ad aumentare anche quando sopraggiunge la fase di discesa del ciclo economico, perché vengano varate e poste in servizio le navi commissionate durante la precedente fase di prosperità o di ascesa.

Questa disarmonia ha i suoi riflessi nel campo dei noli. Ciò si è notato anche per le navi cisterna. Sotto l'impulso di una congiuntura favorevole, vi furono forti commesse ai cantieri; ma, quando queste commesse giunsero verso la fase del completamento, la situazione del mercato era già mutata.

Ecco perché si notano gli accennati fenomeni di un rallentamento nelle commesse ed anche la tendenza a trasformare le stesse navi cisterna. Per esempio, alcuni armatori americani, appunto per fronteggiare la mutata situazione del mercato dei noli, si sono

preoccupati di trasformare le navi cisterne per adibirle ad altri usi ovvero a funzioni multiple. Così, alcune petroliere sono state trasformate in modo da servire congiuntamente come petroliere e per il trasporto di minerali.

Rileviamo, inoltre, l'orientamento verso la costruzione di navi cisterna di grossissimo tonnellaggio.

I profondi mutamenti avvenuti nella composizione del traffico marittimo con la prevalenza percentuale dei prodotti petroliferi, pone al nostro paese molteplici problemi, soprattutto relativi alla sicurezza dei porti. Risulta, a tal proposito, che il Ministero della marina mercantile, d'accordo con quello dei lavori pubblici, sta elaborando un progetto organico, affinché i nostri porti principali siano dotati di darsene, attrezzature indispensabili per consentire che le operazioni di carico e scarico si svolgano più celermente, e per dare maggior sicurezza al traffico. Sono in corso trattative con enti ed organismi economici che poi si avvantaggeranno dalla creazione di darsene, e bisognerà che essi concorrano all'onere, perché il piano finanziario è piuttosto gravoso e occorrerà trovarne la copertura.

Riprendendo il discorso sul nolo, possiamo dire che esso è un prezzo determinato, di regola, in regime di libera concorrenza salvo gli accordi internazionali stabiliti dalle *Conferences* (Cfr. B. Minoletti, *La limitazione della concorrenza nella marina libera da carico. Natura economica e tecnica degli accordi internazionali*, Istituto delle edizioni accademiche, Udine, 1936; G. Serino, *Scritti di economia marittima*, ed. Loffredo, Napoli, 1929, pag. 47 e seguenti); perciò esso tende a mantenersi al livello del costo marginale di produzione, considerando la massa totale di tonnellaggio. Questa è la tendenza dell'equilibrio.

La dinamica del mercato porta alla formazione di successivi equilibri provvisori (noli correnti), oscillanti fra due limiti: il limite inferiore, dato dal costo parziale di produzione del trasporto, costituito dalle spese vive di esercizio; il limite superiore, dato invece dalla utilità che il trasporto presenta per il viaggiatore o per lo spediteore (valore d'uso). Poiché nel costo di produzione è compresa anche una quota d'interessi per il capitale, a parità di condizioni potrà praticare un nolo minore l'armatore di quel paese dove più basso è il saggio normale dei profitti. Ciò spiega la diversa potenzialità delle varie marine mercantili del mondo.

In via generale, mi sembra utile osservare che sulla formazione dei singoli noli agiscono anche coefficienti specifici, come il peso e il volume della merce, il percorso, la distanza, la prevalenza del tonnellaggio in uscita o in entrata. I noli della navigazione libera risentono più immediatamente le oscillazioni del mercato. Si rileva, difatti, che la navigazione libera è la prima a risentire i danni della crisi ed è l'ultima a beneficiare dei vantaggi delle migliorate condizioni congiunturali, poiché la prospettiva di un traffico remuneratore fa aumentare il numero degli armatori di navi vagabonde. I prezzi di offerta della navigazione libera, attenuandosi la concorrenza, superano sensibilmente i costi normali, dato che si fanno rientrare nel nolo le perdite registrate nel periodo di contrazione.

Si può affermare che la navigazione marittima, rispetto agli altri mezzi di trasporto, è contraddistinta da una più accentuata ampiezza di oscillazione dei prezzi, in ragione diretta della domanda e inversa della offerta di tonnellaggio navale.

Sull'andamento del mercato dei noli, che, come ho già detto, si origina dall'incontro della domanda di trasporto e della offerta di tonnellaggio disponibile, si possono fare alcune considerazioni. Dopo quasi un biennio di depressione, a partire dall'agosto 1954 si è registrata una tendenza favorevole su quasi tutte le rotte mondiali. In precedenza i noli erano stati assai poco remunerativi e, in non pochi casi, avevano permesso il solo recupero delle spese vive di esercizio (avevano cioè toccato quel limite inferiore cui poc'anzi ho accennato), lasciando scoperti gli ammortamenti e le assicurazioni delle navi. La situazione fu differente, invero, per i carichi secchi alla rinfusa e per quelli petroliferi. Per i primi la depressione toccò il suo minimo nell'agosto 1952, mantenendosi però ad un livello stabile con lievi oscillazioni in più o in meno per tutti i 24 mesi successivi; per i prodotti petroliferi, invece, il mercato toccò il suo fondo più tardi, nella primavera 1953, ma in compenso la caduta è stata ancora più grave che per i carichi secchi.

Da circa un anno, la situazione è cambiata. Il mercato dei noli, dunque, è soggetto a fluttuazioni; anzi, alcuni studiosi hanno dedicato indagini interessantissime per ricercare le interdipendenze tra le fluttuazioni dei noli ed i cicli economici, di cui i noli non sono che una manifestazione.

Comunque, il progresso di quest'ultimo anno è stato graduale, senza eccessive scosse, lasciando sperare che l'attuale fase non sia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

tanto dovuta a fattori contingenti, quanto a ragioni più profonde derivanti dallo sviluppo economico della maggior parte dei paesi del globo e dal ritorno a condizioni sempre meno anormali nei rapporti internazionali. Il mutare delle premesse economiche e politiche si riflette sulle prospettive del traffico e quindi dei noli. Il progresso, è però, da ascrivere prevalentemente al movimento delle merci di massa, che costituisce il mercato delle navi vagabonde, meglio conosciute col termine inglese di *tramps*. La massa delle merci secche che si muove sulle rotte oceaniche dopo il 1929, a causa soprattutto della caduta dei movimenti del carbone, si va rapidamente riprendendo e ormai si è nettamente superato il livello di quell'anno, che per molto tempo fu considerato mai più raggiungibile. La ragione principale di ciò è dovuta allo sviluppo enorme del movimento dei minerali di vario genere e soprattutto di quelli di ferro, nonché alla ormai avvenuta stabilizzazione delle forti correnti di esportazione del carbon fossile dagli Stati Uniti, non solo verso i paesi che potevano considerarsi poveri di combustibili solidi, come l'Italia o il Sud America, ma anche verso paesi tuttora tra i principali produttori, come la Germania, l'Olanda e soprattutto la Gran Bretagna.

Per le merci liquide, l'aumento, pure ingente, del traffico marittimo non serve più, però, a compensare l'enorme sviluppo delle costruzioni navali; sicché, mentre per le merci solide i noli si mantengono elevati, per i noli cisternieri si verifica una certa situazione di depressione. Questa depressione dei noli sta agendo nel senso di eliminare il naviglio cisterniero di medie dimensioni che o viene condotto alla demolizione, approfittando degli alti prezzi dei rottami di ferro, o viene trasformato in navi per trasporto di minerali alla rinfusa per rispondere all'accresciuta domanda di tali trasporti. Va rilevato l'orientamento verso la costruzione di navi cisterne di grande tonnellaggio. Recentemente ha sollevato enorme scalpore negli ambienti marittimi l'ordinazione, passata ai cantieri navali francesi di St. Nazaire e di Dunkerque, di 4 superpetroliere da 52.000 tonnellate d. w. dalla *Tidewater Associated Oil Cy*. È stata indubbiamente una notevole affermazione dei cantieri navali francesi, che hanno dimostrato di avere risorse e competenza tecnica tali da essere in grado di costruire colossi di tal genere. Le dimensioni delle superpetroliere sono le seguenti: lunghezza 782 piedi, larghezza 102 piedi; pescaggio massimo 38,5 piedi. L'apparato mo-

tore sarà costituito da turbina ad ingranaggio azionata da caldaie di acqua. Altra caratteristica notevole è data dal fatto che le petroliere saranno dotate di un sola elica. Il dislocamento a pieno carico sarà di 65.900 tonnellate. Sembra che una forma di sussidio o aiuto statale sia intervenuto per assicurare aicantieri navali della Francia questa cospicua ordinazione.

Basterà ricordare, ai fini di un utile orientamento, che il numero indice italiano dei noli internazionali per i carichi secchi, che nell'agosto dell'anno scorso quotava 317 contro 271 minimo dell'agosto 1952, ha raggiunto, nel mese di giugno di quest'anno, 472 punti. Questo indice ha per base la quotazione del 1938 fatta uguale a 100.

Poiché nel frattempo il valore del dollaro e della sterlina, in cui sono espressi i noli internazionali, è disceso di un terzo circa di quello che era nel 1938, si può arguire che mentre il livello dei noli tra il 1952 e il 1954 si mantenne all'incirca pari, in termini monetari del 1938, ai valori di quest'ultimo anno, attualmente esso ha raggiunto un livello superiore di circa il 30-40 per cento, e forse anche più, rispetto all'anno base; mentre per i noli petroliferi la situazione si può considerare non molto diversa da quella che era prima della guerra.

È necessario accennare a quello che è stato l'apporto, progressivamente sempre più notevole, della marina all'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti, attraverso i noli, quale partita invisibile. Noi dobbiamo importare grandi quantitativi di materie prime e di prodotti alimentari principalmente per via mare: nel 1954 il volume delle merci sbarcate nei nostri porti e provenienti dall'estero raggiunse 34,3 milioni di tonnellate. La nostra bilancia commerciale è perciò passiva.

Una delle partite che compensano questo *deficit* è costituita proprio dai noli attivi che, per quanto riguarda il 1954, secondo le rilevazioni dell'Ufficio studi della Banca d'Italia, si traduce in un apporto di 52,2 milioni di dollari, differenza fra la somma dei 247,7 milioni di dollari acquisiti dalle nostre navi all'estero o spesi dalle navi estere nei nostri porti, e la somma di 195,5 milioni di dollari pagati alla bandiera estera o spesi dalle nostre navi nei porti esteri. La differenza fra le partite attive e quelle passive, nel 1953, dava un avanzo di 23,1 milioni di dollari, mentre nel 1951 si ebbe un saldo passivo di 93,8 milioni di dollari. In 4 anni, quindi, si è avuto un miglioramento di 146 milioni

di dollari nella nostra bilancia dei noli, quindi un apporto notevolissimo all'equilibrio della bilancia dei pagamenti.

A tal punto si pone un quesito forse non ozioso. Qual è la migliore utilizzazione del tonnellaggio? Taluni fanno coincidere il miglior impiego della nostra marina con l'indice della sua partecipazione ai traffici nazionali. In effetti può dirsi che, ai fini dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti, è indifferente che le nostre navi trasportino tutto o parte del traffico nazionale o che siano invece impiegate da terzi paesi; purché il loro apporto valutario sia il massimo possibile. Si osserva che l'aumento della nostra flotta non ha portato, di regola, a radicali cambiamenti nell'aliquota acquisita dalla nostra bandiera nel traffico nazionale: solo nel corso del 1954 si è registrato un aumento sensibile, che probabilmente ha avuto ragioni particolari. Invece i miglioramenti conseguiti nella bilancia dei noli sono stati radicali, perché le nostre navi acquisiscono sempre maggior traffico tra i terzi paesi.

Riesce utile un confronto degli incassi e dei pagamenti in valuta estera originati dai vari mezzi di trasporto (marittimi, terrestri, aerei): ciò è posto in luce dalla bilancia dei trasporti 1953-54 (*Appendice*, Tavola 1).

Ritengo utile riportare qualche dato sulla entità dei noli della marina inglese. Il Libro bianco del governo britannico, che porta il titolo di *Economic Survey 1955*, dimostra che l'armamento marittimo ha dato, ancora una volta, un notevole contributo alla bilancia dei pagamenti durante il 1954. A credito dell'armamento marittimo, quali « esportazioni invisibili », figurano, per il 1954, milioni 388 di sterline contro 367 nel 1953; mentre a debito (spese) figurano, nel 1954, milioni di sterline 132 contro 124 nel 1953. Conseguo che l'armamento marittimo ha contribuito con un saldo credito di 132 milioni di sterline nel 1954 contro 124 milioni del 1953.

L'importanza che la partita invisibile dei noli ha nell'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti è riconosciuta anche dal piano Vanoni. (Cfr. *Schema di sviluppo della occupazione e del reddito in Italia nel decennio 1955-1964*, gennaio 1955; *Elementi per la politica economica del quadriennio 1955-58. Programma italiano per lo sviluppo economico. Rapporto del gruppo di lavoro n. 9 del Consiglio dell'O. E. C. E. sullo stadio dei lavori al 28 febbraio 1955*, marzo 1955). In questo schema si tracciano le linee di una politica

economica di sviluppo per il decennio 1955-64 con l'obiettivo di creare 4 milioni di nuovi posti di lavoro. La condizione fondamentale a cui tale obiettivo è subordinato è che il reddito nazionale aumenti in media del 5 per cento annuo e che non più dei due terzi di questo incremento sia destinato ai consumi. L'accennata politica di sviluppo non può prescindere dall'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti, che poggia non solo sulla espansione delle esportazioni e del turismo, ma altresì sull'incremento dei noli. Secondo lo schema, difatti, il saldo dei noli, che nel 1954 è stato di 13 miliardi di lire, attraverso il crescente sviluppo dei traffici marittimi, nel 1964 dovrebbe elevarsi a 80 miliardi di lire.

Tuttavia debbo dire che, da un esame di tale schema decennale ed anche di quello quadriennale presentato all'O. E. C. E., non appare che il settore della marina mercantile sia stato considerato in sede di formulazione dei programmi di investimenti per i quali, com'è noto, si prevede un apporto di capitali esteri. In via generale si tende a dare, tra il 1955 ed il 1964, una diversa configurazione alla struttura delle nostre forze di lavoro, alleggerendo la pressione demografica che grava sull'agricoltura. Si calcola, perciò, un esodo delle forze di lavoro agricolo di 700 mila unità nel Mezzogiorno e di 350 mila unità nel nord. La composizione percentuale delle forze di lavoro subirebbe le seguenti modificazioni: agricoltura dal 41 per cento al 33 per cento, industria dal 29 per cento al 33 per cento, attività terziarie dal 30 al 34 per cento. Le attività « terziarie » sono costituite da quel complesso di attività economiche volte non alla produzione di beni materiali — come le attività agricole (dette primarie) e le attività trasformatrici o industriali (dette secondarie) — ma di servizi. Appartengono, pertanto, a questo gruppo i settori dei trasporti e delle comunicazioni, del commercio, del credito e dell'assicurazione, dello spettacolo, ecc: cioè tutte quelle attività attraverso le quali si attua la distribuzione dei prodotti, la produzione risulta facilitata nella sua organizzazione e l'uomo trova soddisfazione a quelle esigenze dello spirito che pure richiedono un'organizzazione economica. È da osservare che lo sviluppo di tutte queste varie forme di attività, strettamente connesso a quello delle altre, costituisce un chiaro indice di evoluzione economica. Infatti, nei paesi a più alto reddito le attività terziarie sono relativamente più sviluppate che non nei paesi a reddito minore. Nello schema

Vanoni si ipotizza un'ampia dilatazione delle attività terziarie, cioè dei servizi, ma non si ravvisa alcun accenno ad investimenti marittimi.

Nell'esame dei settori propulsivi di una politica di sviluppo si parla delle imprese di pubblica utilità e in modo specifico della energia elettrica, dei gas naturali, delle ferrovie, dei telefoni, degli acquedotti; ma per quanto riguarda l'industria marinara non vi è alcun riferimento.

Penso che, in sede di applicazione dello schema Vanoni, si renda necessario tener conto di ciò coordinando tale piano con la legge Tambroni, che è stata così brillantemente sintetizzata, nei suoi principi fondamentali, dal collega onorevole Caffero. La legge Tambroni non ha avuto una finalità provvisoria, ma è uno strumento legislativo organico, operante per un decennio, che mira a porre su un piano rigidamente economico la organizzazione dei cantieri, accelerando altresì il processo di ringiovanimento della nostra flotta attraverso finanziamenti non predeterminati, ma in funzione dell'entità del naviglio ordinato nei singoli cantieri, cioè commisurati alla quantità delle commesse (articolo 24).

Sottolineo questo necessario coordinamento fra lo schema Vanoni e la legge Tambroni per quanto riguarda la parte finanziaria, perché la stampa tecnica italiana, in questi giorni, ha sollevato dubbi proprio sulla possibilità da parte del Tesoro di finanziare integralmente la legge Tambroni. Questi dubbi andrebbero dissipati, perché determinano nell'attività economica arresti, pause, incertezze che si riflettono immediatamente nel ritmo di lavoro. In particolare, il dubbio è stato questo: se quei 5 miliardi stanziati nell'esercizio 1955-56 non siano soltanto una parte di quello che è il volume totale delle commesse fatte in seguito all'applicazione della legge Tambroni.

A proposito degli interventi finanziari, devo ricordare l'importante problema della sistemazione dei servizi marittimi. Quando nella mia relazione ho detto che il bilancio della marina mercantile è molto esiguo in rapporto alla spesa totale dello Stato, non mi riferivo all'entità delle sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi. So bene che il dilatarsi di questi stanziamenti non può assumersi ad indice favorevole, costituendo il riflesso di gestioni deficitarie.

Ma l'attività del Ministero della marina mercantile non si risolve soltanto nel disciplinare i servizi sovvenzionati. Vi sono altri

molteplici settori da considerare, fra cui quello della pesca riveste una speciale importanza; né va trascurato il complesso settore del lavoro e la insufficiente attrezzatura delle capitanerie di porto, che hanno vari compiti di assistenza e di vigilanza. E il mio apprezzamento sulla inadeguatezza degli stanziamenti si riferiva proprio alle altre funzioni demandate al Ministero della marina.

È bene ricordare che le potenze marittime destinano alla marina mercantile somme cospicue. Così, ad esempio, il bilancio di previsione americano per l'anno fiscale 1° luglio 1955-30 giugno 1956 prevede uno stanziamento di 218 milioni di dollari per assistenza alla marina mercantile e più esattamente: 115 milioni di dollari a titolo di sovvenzioni differenziali di gestione; 103 milioni di dollari a titolo di sovvenzioni differenziali di costruzione.

So bene che un assestamento dei servizi marittimi implica una più oculata amministrazione. Nella mia relazione ho vivacemente detto che tale problema deve essere inserito in quello, molto importante e complesso, della sistemazione delle aziende I. R. I.

Su questo punto il Governo si è impegnato ad affrontare in pieno il problema. Credo che i colleghi abbiano preso conoscenza dei due volumi che si riferiscono all'I. R. I. e che contengono pagine notevoli sulle partecipazioni statali nelle aziende dei trasporti marittimi (Ministero dell'industria e del commercio, *L'Istituto per la ricostruzione industriale I. R. I. - Studi e documenti; Progetti di riordinamento*, Unione tipografico-editrice torinese, 1955).

Non v'ha dubbio che l'attuale metodo di finanziamento della marina sovvenzionata non può proseguire ulteriormente senza gravi pericoli per l'erario. Il sistema dell'integrazione senza controlli efficaci e tempestivi non favorisce, né sollecita una rigida amministrazione: su questo punto siamo tutti d'accordo.

In varie occasioni sono stati annunciati taluni principi direttivi che dovranno essere approfonditi nella sede opportuna prima del rinnovo delle convenzioni: abbiamo, in questo settore, un'affinità con quanto è avvenuto per i servizi di concessione nel campo dei trasporti ferroviari, ove sussistono ancora le sovvenzioni non rivalutate, e successivamente lo Stato è dovuto intervenire per integrare i bilanci. Com'è noto, con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante «provvedimenti per l'esercizio e il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione»,

si mira a superare il metodo delle integrazioni, e speriamo che tale provvedimento possa dare frutti soddisfacenti per rimettere in sesto il settore autoferrotramviario.

Qualche cosa del genere si prospetta anche nel settore marittimo, nel senso che bisognerà rivedere le basi delle convenzioni alla luce della nuova realtà economica. Comunque, si ravvisa la necessità d'instaurare una forma d'intervento più efficace, attraverso l'esame delle singole linee, lasciando alla libera iniziativa quelle linee che, in base all'esperienza, risultino avere la possibilità di essere esercite dal libero naviglio. Anzi, la collettività deve essere lieta che in alcuni settori la marina libera sia in grado di assicurare i collegamenti, senza chiedere nulla allo Stato. E qui dobbiamo dare atto che, nello sforzo di ricostruzione della nostra marina mercantile e nell'apporto notevole dato dai noli all'equilibrio della bilancia dei pagamenti, la partecipazione della marina libera è stata sempre ragguardevole. È un doveroso riconoscimento alla insostituibile funzione della iniziativa privata nel campo economico. Lo sforzo, l'ardimento e l'ingegno dei singoli, la capacità tecnica e la lunga esperienza, la particolare elasticità nel pronto adattamento alle mutevoli condizioni del mercato son tutte preziose forze propulsive che trascendono qualsiasi struttura burocratica e, quasi sempre, determinano risultati più cospicui, se li misuriamo in termini di reddito o di protto.

Ma vi sono altre finalità extra-economiche, di prestigio ed anche di tradizione nel campo dei servizi marittimi, che bisogna pur conservare; quindi è necessario che lo Stato intervenga appunto per rendere possibile il conseguimento di tali obiettivi. Infatti, quando si parla di marina sovvenzionata, e quindi di navi di linea, dobbiamo comprendere anche i vincoli, gli impegni che questa marina assume nel senso di regolarità di itinerari, frequenza di approdi, costanza di attuazione dei servizi indipendentemente dal fluttuare delle componenti economiche, le quali possono influire sulla convenienza dell'esercizio; mentre invece la marina libera non ha questi obblighi e può quindi andare in cerca dei traffici ovunque si presentino le possibilità, non avendo rotte prestabilite.

Tuttavia sono convinto che, in sede di revisione delle convenzioni, un nuovo sistema potrà condurre a notevoli vantaggi per la collettività. Mi riferisco ad un intervento statale non indiscriminato, ma che operi nei confronti delle singole linee, preliminarmente selezionato, qualificate; e che sia sorretto da rafforzati controlli sia tecnici che amministrativi.

Non mi dilungo su questo problema, che tuttavia richiederebbe ulteriori considerazioni. Nelle forme più evolute della economia domina la legge della divisione del lavoro, che, pertanto, va applicata anche nel campo dei trasporti marittimi, evitando quelle forme di concorrenza alle quali ha accennato poc'anzi il collega onorevole Cafiero, e che sono nocive, deleterie per la collettività.

Il problema della divisione di compiti, della divisione di lavoro, che implica un necessario coordinamento, si estende a tutto il sistema dei trasporti, terrestri, marittimi ed aerei. Nel campo dei trasporti terrestri rileviamo l'acuirsi della concorrenza tra ferrovia ed automobile, tra strada e rotaia. Ebbene, dobbiamo finalmente giungere ad un coordinamento, ad una collaborazione, ch'è frutto della divisione dei compiti, in modo che i consumatori, cioè la collettività in genere, possano usufruire del mezzo più economico, più vantaggioso possibile, evitando le inevitabili dispersioni di forze derivanti dal contrasto.

Penso che l'aumento globale del traffico consentirà ad entrambe queste attività, marina sovvenzionata e marina libera, di svolgere i loro compiti.

Un collega ha parlato della situazione dei cantieri. È fuori di dubbio che noi dobbiamo favorire un migliore assetto dei nostri cantieri. Se all'inizio della nostra ripresa, cioè nell'immediato dopoguerra quando la nostra marina mercantile si era ridotta ad una larva di quello che fu nel passato, si rese necessario acquistare navi straniere, il motivo dominante è da ricercarsi nel fatto che i nostri cantieri avevano avuto in gran parte danneggiate o distrutte le loro attrezzature. Sulla situazione sfavorevole dei nostri cantieri, hanno influito anche vari altri fattori. Così dicasi per la esuberanza di mano d'opera, dato che in certi stabilimenti le assunzioni avevano un vero e proprio aspetto assistenziale e politico: ne consegue una certa pesantezza nei riguardi dei costi di produzione. Altro fattore negativo è soprattutto l'elevato prezzo delle materie prime rispetto a quello praticato dai cantieri esteri concorrenti. La nuova situazione, determinatasi in seguito alla costituzione della Comunità europea del carbone e dell'acciaio e l'applicazione del piano di trasformazione dell'industria siderurgica, indubbiamente porteranno riflessi vantaggiosi, per quanto riguarda l'approvvigionamento delle materie prime.

Un altro punto dolente della questione è dato dalla pressione fiscale. Condivido l'opinione che la politica fiscale attuale non è certamente la più idonea a favorire la diminuzione dei costi. Ad esempio, la Germania occidentale, oggi, è in grado di fare anche un'aspra concorrenza perfino ai cantieri inglesi, perché ha attuato una razionalizzazione del lavoro portata fino agli estremi. Con il sistema adottato è possibile ottenere tempi di consegna che non temono confronti. A questo si aggiunga che la Germania pratica una politica fiscale orientata in senso più produttivistico. Invece, nel nostro assetto produttivo operano, fra l'altro, gli sfavorevoli riflessi dell'imposta generale sull'entrata. Difatti questa imposta, così com'è adesso ordinata, si può dire che favorisca più la concentrazione verticale che quella orizzontale, cioè si agevolano di più i grossi complessi, nei quali si svolge l'intera fase del processo produttivo, dall'acquisizione delle materie prime al prodotto finito. Nel campo delle costruzioni cantieristiche, invece, si ottiene un risultato enormemente più vantaggioso quando c'è uno sviluppo in senso orizzontale, cioè la possibilità di dividere, tra vari organismi fra loro collegati, tutta la produzione, sino a giungere a quello ch'è un vero e proprio montaggio della nave. Anche qui, qualche ritocco alla politica fiscale potrà certamente produrre un miglioramento nel campo dei costi. Da qualche settore della Camera si è fatta la seguente considerazione: come lo Stato offre facilitazioni fiscali per incoraggiare nuove costruzioni edilizie, così dovrebbe offrire analoghe agevolazioni alle nuove costruzioni navali. Anche questa è una proposta da esaminare.

Vi è, poi, un altro fattore importante che gioca a nostro danno, ed è l'alto saggio d'interesse. Occorrono capitali sempre più ingenti per potenziare l'attività cantieristica, sia che ci si riferisca alla grande ovvero alla media industria. Penso che, qualora si avesse la possibilità di ottenere capitali a basso saggio di interesse, la nostra industria navale si troverebbe in condizioni migliori, come infatti avviene in altri paesi, che usufruiscono dei vantaggi economici derivanti da una maggiore disponibilità di mezzi finanziari offerti a tassi molto più convenienti. In definitiva, esiste un complesso di fattori negativi sui quali bisogna intervenire per migliorare le attuali condizioni, affinché i nostri cantieri siano messi in grado di resistere alla concorrenza, che in campo internazionale si è fatta sempre più accanita. Il collega onorevole

Caffero ci ha richiamato l'esempio, che ci ha fatto conoscere in seno alla Commissione, del prezzo di offerta, relativo alla costruzione di una nave, praticato da un cantiere giapponese rispetto a quello richiesto da un cantiere italiano.

Ricordo che il ministro Tambroni su tale fatto fornì chiarimenti ufficiali, nel senso che quei due preventivi effettivamente non furono fatti su basi concrete, ma su informazioni generiche. Quindi le risposte date dai nostri cantieri non erano dati definitivi. Indubbiamente, il divario c'è. Però, analizzandolo, si osserva che nel Giappone si riprende la vecchia pratica del *dumping*, resa possibile dal basso costo della mano d'opera, e degli oneri previdenziali. Sulla riapparizione della potenza marittima giapponese, che già desta apprensioni negli ambienti britannici, ho fatto alcune indagini attraverso la stampa tecnica, ed i colleghi consentiranno che io dia informazioni forse non inutili.

Nel febbraio 1955 il ministro delle comunicazioni del Giappone, il quale ha competenza anche per la marina mercantile, fece una relazione in merito ai progetti predisposti dall'ufficio marittimo del Governo di Tokio per la creazione di una banca per l'industria dell'armamento marittimo, ritenuta necessaria l'attuazione del programma 1955-56 formulato per lo sviluppo del naviglio. Tale banca farebbe dei prestiti agli armatori che intendono ordinare navi mercantili nei cantieri del Giappone fino all'ammontare del 70 per cento del costo della nave per i prossimi cinque anni. È intendimento del Governo giapponese di portare la consistenza della flotta mercantile, alla fine del 1958, a quattro milioni di tonnellate di stazza lorda, mentre attualmente essa raggiunge i tre milioni e 250 mila tonnellate.

Tale obiettivo può raggiungersi mettendo a disposizione degli armatori giapponesi 15 milioni di sterline. Allo scopo di diminuire i costi di produzione (ciò susciterà l'interesse dell'onorevole Caffero), il Giappone si sta sforzando di provvedersi di una flotta di navi da carico costruite appositamente per trasportare i minerali di ferro necessari alle ferriere del paese. Il Giappone importa ogni anno più di quattro milioni e mezzo di tonnellate di minerale per il cui trasporto occorrerebbe disporre di 24 navi da carico. Nel 1955, attuandosi il programma già predisposto, si dovrebbero costruire quattro di tali navi, di portata superiore alle 10 mila tonnellate. Queste navi, una volta costruite, saranno di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

proprietà dell'industria siderurgica giapponese, ma verrebbero cedute in gestione alle società di navigazione. Ma v'è ancora qualcosa di più. Il Giappone, che per la sua configurazione geografica, per la densità della sua popolazione e la povertà di materie prime ha problemi molto affini ai nostri, si propone (cito sempre la relazione del ministro delle comunicazioni giapponese) d'istituire degli addetti marittimi, non quindi addetti commerciali generici, presso le principali sue rappresentanze diplomatiche all'estero. Per ora si pensa di destinare tali addetti alle ambasciate giapponesi di New York, Londra, Amburgo (o Bonn), Rio de Janeiro e Bombay. Inoltre, ogni anno saranno inviate tre delegazioni dell'industria cantieristica giapponese nelle nazioni del centro e del sud America, nell'Asia sud orientale e nel medio e vicino Oriente. Durante l'anno finanziario chiuso il 31 marzo 1955, l'esportazione di navi mercantili giapponesi è stata di 52 navi per un complesso di 572 mila tonnellate di stazza lorda. In tal modo è stato battuto un vero primato. Però questo favorevole risultato è da attribuire anche ad una forma indiretta di sovvenzione statale. In particolar modo, gli inglesi già avvertono i pericoli della concorrenza dell'armamento e del traffico marittimo giapponese; essi lamentano che la marina mercantile giapponese venga sussidiata direttamente o indirettamente dal Governo che, senza tener conto delle perdite di gestione delle navi mercantili, spinge innanzi il suo programma ricostruttivo e incoraggia soprattutto la costruzione di quelle che noi chiamiamo navi vagabonde (*tramps*), la consistenza delle quali è oggi superiore a quella del 1937.

Non meno preoccupante è la concorrenza della Germania occidentale.

Al principio di quest'anno la flotta commerciale della Germania federale, escluso il naviglio costiero, i pescherecci e navi speciali, comprendeva 800 unità per un totale di 2,11 milioni di tonnellate lorde (di cui il 35,6 per cento di vecchia ed il 64,4 per cento di nuova costruzione) di fronte a 113 unità per 1,69 milioni di tonnellate lorde nel gennaio 1953. L'aumento di tonnellaggio durante il 1954 è costituito da 104 unità (0,42 milioni di tonnellate) di nuova costruzione, oltre 23 unità (0,06 milioni di tonnellate) di importazione e 12 unità (0,01 milioni di tonnellate) provenienti da altri acquisti. D'altra parte, 29 unità (50.000 tonnellate) sono state vendute quali rottami, e 13 unità (20.000 ton-

nellate), di cui 5 di nuova costruzione, sono state acquistate dall'estero. Inoltre 9 navi (3.000 tonnellate) sono passate alla navigazione costiera, ed una nave di appena 200 tonnellate è andata perduta.

La Lega tedesca degli armatori ha dichiarato che nello scorso anno il consolidamento della flotta commerciale ha trovato un forte appoggio nel sempre crescente interessamento del pubblico; inoltre vi è stato, negli ultimi mesi del 1954, un favorevolissimo sviluppo dei noli. Si calcola che nel 1954 la flotta commerciale della Germania federale ha trasportato (esclusa la navigazione costiera) circa 34,5 milioni di tonnellate di carico, contro 29 milioni di tonnellate nel 1953. L'introito netto in divise della navigazione tedesca ha raggiunto, nel 1954, secondo stime presuntive, i 500 milioni di marchi, dopo che nel 1953, a causa del forte ribasso dei noli, era calato a 400 milioni di marchi (Cfr. *Handelsblatt*, Düsseldorf, 29 dicembre 1954).

Sembra prossima la riattivazione della navigazione per passeggeri tedesca nell'Atlantico del nord. Si prevede la costruzione di due navi passeggeri di 25.000 tonnellate atte a trasportare da 1.400 a 1.600 persone.

I cantieri navali tedeschi lavorano a pieno ritmo. Nel 1954 essi approntarono 264 navi per circa 890 mila tonnellate di stazza lorda: ciò rappresenta un primato mai prima raggiunto. Nell'anno corrente si registra un livello di commesse per 283 navi. L'estero è interessato per il 50 per cento circa, sia per ciò che riguarda le navi costruite che per ciò che concerne la situazione delle commesse.

Viene rilevato un crescendo nella esportazione dei cantieri tedeschi. Al principio del 1955 il 13,2 per cento del tonnellaggio mondiale veniva costruito in cantieri tedeschi, mentre nel 1954 si trattava del 10,1 per cento, nel 1953 dell'8,4 per cento e nel 1952 del 7,8 per cento. La crescente partecipazione della Germania occidentale è stata raggiunta soprattutto a spese della Gran Bretagna, la cui partecipazione, dal 1952 al 1955, è scesa dal 40,2 al 36,6 per cento. Il terzo posto nella costruzione di navi dopo la Gran Bretagna e la Germania occidentale è occupato, dal marzo 1954, dai Paesi Bassi. Mentre la Gran Bretagna, i Paesi Bassi, e la Francia costruiscono la maggior parte del tonnellaggio per i propri bisogni, i cantieri tedeschi costruiscono per l'esportazione. Così, al principio del 1955, ben 402.000 tonnellate lorde erano per conto di committenti stranieri, e

solo 370.000 tonnellate per committenti tedeschi. I committenti stranieri appartengono a 21 differenti paesi, per la Germania; per l'Inghilterra invece appartengono a 13, per i Paesi Bassi a 14 e per la Francia solo a 5.

V'è una incognita nella situazione dei cantieri tedeschi, costituita dal costo del ferro. Difatti si nutrono preoccupazioni, avendo finora dovuto pagare per il ferro tedesco notevolmente di più di quanto, ad esempio, abbiano dovuto pagare i cantieri inglesi per l'acciaio inglese. Un rincaro delle materie prime potrebbe compromettere, a lungo andare, la posizione concorrenziale. Finora per i cantieri tedeschi la brevità dei termini di consegna, che essi erano in grado di offrire, rappresentava un vantaggio decisivo, dovuto al fatto che i cantieri commettono le varie parti della nave al di fuori dello scalo e riducono quindi il periodo di costruzione sugli scali. Tuttavia questi successi nel settore della razionalizzazione perderanno la loro efficacia se i cantieri esteri riusciranno ad aggiungere ai loro vantaggi di prezzo anche una riduzione dei termini di consegna.

E' necessario qualche cenno illustrativo sulla marina statunitense.

La flotta mercantile battente bandiera americana, che operava sia per il commercio estero che per quello di piccolo cabotaggio, aveva nel 1939 un numero di 1.379 navi, pari al 15 per cento del tonnello mondiale. Verso la metà del 1946 l'America era diventata la più potente nazione marittima con una flotta mercantile di 4.861 navi, pari a più della metà del tonnello mondiale. Successivamente la flotta costruita in tempo di guerra si dimostrò pesante e inadatta per il commercio del dopoguerra. Ben 2.075 navi furono allora poste nella riserva ed altre 1.500 sono state vendute o trasferite per operazioni commerciali sotto bandiera panamense, liberiana o di altre nazioni straniere. Solo la metà del tonnello rimanente viene impiegata per servizi esteri. Qual è il motivo della diminuzione? Secondo l'*Economist* (19 marzo 1955), una nave costruita in cantieri americani costa più del doppio di una costruita in cantieri esteri; inoltre, il costo di manutenzione di una nave battente bandiera americana, che deve avere equipaggio americano, è quattro volte maggiore di quello di una nave battente bandiera di altre nazioni.

Perciò l'Associazione degli armatori americani, costituita principalmente da armatori di *tramps*, da tempo svolge una campagna intesa ad ottenere la estensione dei sussidi

statali all'armamento a tutte le navi di bandiera nordamericana impiegate in traffici con l'estero. Le navi da carico nordamericane non impiegate in traffici esteri sarebbero 375; esse si trovano in estrema difficoltà per poter continuare ad essere gestite sotto bandiera americana, a causa dei costi di riparazione e di sostituzione di vecchie navi nonché degli aumenti continui dei salari degli equipaggi. Si ravvisa il rimedio nella concessione di un « sussidio salari » calcolato in modo da mettere gli armatori allo stesso livello degli armatori esteri loro concorrenti, per quanto riguarda i salari degli equipaggi.

Gli stessi armatori americani, nel marzo dell'anno corrente, presentarono un apposito memoriale all'amministrazione marittima facendo noto che la possibilità della sostituzione delle navi vecchie con navi nuove dipendeva da una politica governativa nei riguardi dei sussidi alla marina mercantile che tenga conto di tale necessità. Essi hanno richiesto un notevole incremento tanto dei « sussidi di gestione », pagati alle società di navigazione marittima, quanto dei « sussidi di costruzione », che vengono pagati ai cantieri. In particolare i sussidi di gestione dovrebbero essere assicurati per un periodo minimo di 20 anni, corrispondente al periodo di tempo in cui una nave mercantile può essere gestita economicamente.

È degno di rilievo lo sforzo dei costruttori americani, inteso a realizzare notevoli perfezionamenti tecnici e conseguente riduzione dei costi di gestione.

Secondo le notizie pubblicate dal *Journal of commerce* (numero del 7 febbraio 1955), negli Stati Uniti di America si sono progettati ben sette diversi tipi di navi mercantili da sostituire alle navi raggiunte ormai dai limiti di età. Si tratterebbe di quattro nuovi tipi di navi da carico secco, di un nuovo tipo di petroliera costiera, di una nave da carico destinata a trasporti di massa, di una nave capace d'imbarcare e sbarcare direttamente mediante appositi impianti, dei camions già carichi. Caratteristica principale delle nuove navi sarà la loro elevata velocità (18 nodi e più per le navi da carico) e gli impianti per carico e scarico che saranno del tipo più moderno. La prima nave da carico del nuovo tipo si chiamerà « Freedom Ship », facendo seguito alla « Liberty » della seconda guerra mondiale, avrà una capacità di 8.800 tonnellate d.w., 18 nodi di velocità e l'apparato motore a poppa. Un altro esperimento innovatore è costituito dai tentativi di costruire navi da carico a funziozi multiple. Alcuni

armatori americani si sono proposti di ottenere, trasformando dei tipi di petroliere, navi da adibire a petroliere ed a trasporto di minerali insieme. Si compiono anche notevoli lavori di conversioni delle navi del tipo « Marines » allo scopo di permetterne una utilizzazione economica. Tali lavori assicureranno, fra l'altro, una maggiore capacità di passeggeri e di carico, incluso quello refrigerato; inoltre forniranno aria condizionata nei locali riservati ai passeggeri ed in quelli adibiti ad alloggio dell'equipaggio.

E, poi, noto il progetto americano di costruzione di una nave atomica. Questa nave mercantile americana a propulsione nucleare, la cui costruzione è stata annunciata dal presidente Eisenhower, avrà un tonnellaggio lordo di circa 12.000 tonn. e sarà armata con equipaggio di circa 50 persone opportunamente addestrato. Il costo del reattore atomico sarà di 21 milioni e quello dello scafo di 9,6 milioni, per un totale di 30,6 milioni di dollari.

L'*American President Lines* ha espresso alla *Maritime Administration* l'intenzione di partecipare ai piani di costruzione della nave e di essere disposta a discutere i termini e le condizioni per l'utilizzazione di tale nave nel suo servizio attorno al mondo.

In tema di concorrenza, dobbiamo dire che anche la Jugoslavia non è da meno degli altri paesi, perché è fortemente impegnata a dare incremento alla propria marina mercantile, rafforzando i cantieri e stimolando lo sviluppo del porto di Fiume, in una netta contrapposizione a quello di Trieste. Allo scopo di dedicare tutta la necessaria attenzione ai problemi relativi alla marina mercantile, nel comitato per la pianificazione produttiva della Jugoslavia è stata creata un'apposita sezione dedicata alla navigazione marittima e fluviale. Nel 1938, cioè, alla vigilia della guerra, la Jugoslavia aveva una marina mercantile di 403.372 tonnellate di stazza lorda; nel 1954 aveva 263.011 tonnellate. Si prevede che entro il 1962-63 saranno costruite nuove navi mercantili per 301.325 tonnellate di stazza lorda. La prima fase di questo grandioso programma di costruzioni è già incominciata e dovrà essere ultimata entro il 1957. Si tende ad intensificare i rapporti anche con paesi lontani. Secondo una informazione pubblicata dalla stampa tecnica ai primi di giugno 1955, l'ambasciatore jugoslavo a Rangoon ha dichiarato che sarà fra breve attivata una linea regolare di navigazione passeggeri e merci fra la Jugoslavia e la Birmania.

I cantieri jugoslavi attualmente possono costruire 43 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile all'anno. Quando il lavoro di ampliamento e di ammodernamento del complesso cantieristico, attualmente in corso, sarà completato, la potenzialità annua dei cantieri jugoslavi salirà a 100 mila tonnellate di stazza lorda. Intanto è in atto un vasto disegno per potenziare il porto di Fiume e farci forse trovare domani dinanzi ad un fatto compiuto, quando si convocherà la conferenza internazionale prevista dal *memorandum* dell'ottobre 1953, che dovrà vedere riuniti nella città di Firenze tutti i paesi interessati al traffico di Trieste.

Il governo jugoslavo ha nominato una speciale commissione di studio, che ha predisposto un progetto di completo rammodernamento degli impianti portuali di Fiume. Si mira a sottrarre a Trieste tutto il traffico marittimo di transito, di esportazione ed importazione dell'Ungheria, dell'Austria e di altre nazioni. A tal uopo si prendono i provvedimenti per organizzare e sistemare tutto il traffico aereo, ferroviario e su strada, allo scopo di favorire al massimo grado il porto di Fiume. Si vuole fare di questa città non solo un porto franco, ma anche una zona doganale franca, allo scopo di risolvere il problema del retroterra e della concorrenza che a Fiume possono fare i porti della Germania (Amburgo in prima linea) e Trieste. Quindi dobbiamo seguire con vigile attenzione gli sviluppi della marina degli Stati a noi vicini.

Viene auspicata la convocazione della conferenza internazionale per il porto di Trieste, prevista dal *memorandum* di Londra dell'ottobre 1954, che fissa i fondamentali dell'odierno *status* della città adriatica. Tale conferenza dovrà adeguare la struttura economica di Trieste a quella dell'Italia e del retroterra. In considerazione della preoccupante politica del traffico di tutto il settore economico centro europeo, gli ambienti responsabili triestini hanno sottoposto al Governo italiano un programma di emergenza che si compendia nei punti seguenti: a) ripristino della linea Trieste-New York; b) perfezionamento della linea Trieste-Sud America; c) rafforzamento della linea Trieste-Estremo Oriente; d) utilizzazione delle « Liberty » sulle linee Trieste-Sud Africa; e) raddoppiamento delle comunicazioni marittime con il Nord America; f) creazione di una linea per turisti e merci verso i porti della costa orientale adriatica; g) accentuazione del traffico marittimo Trieste-Levante.

La concorrenza dei porti europei pone alla nostra attenzione gravi problemi. Si osserva che, mentre la collaborazione economica europea ha compiuto, negli ultimi anni, passi sostanziali anche nel campo dei trasporti terrestri, nulla invece si è finora tentato nel settore dei porti marittimi. I grandi organismi portuali europei agiscono in condizioni di aspra concorrenza: ogni porto si giova del proprio sistema ferroviario, idroviario o semplicemente stradale, rafforzato da facilitazioni tariffarie, doganali, ecc. per tener legato alle proprie sorti il più vasto retroterra possibile. Nello stesso tempo i territori del retroterra svolgono una politica intesa ad ottenere le migliori condizioni. Un esempio significativo l'abbiamo avuto con le richieste formulate dall'Austria all'Italia per ottenere una preferenza a Trieste.

Pertanto si ravvisa l'opportunità di studiare tale complesso problema, al fine d'istituire un coordinamento ed una politica di limitazione della concorrenza dei porti europei. In seno all'O. E. C. E. potrebbe essere svolta agevolmente una prima serie di contatti e successivamente il problema potrebbe essere esaminato dall'Agenzia europea di produttività. Già esistono organismi a carattere internazionale, che affrontano problemi concorrenziali particolari: comitato misto italo-francese per Marsiglia, Savona e Genova; la lega dei porti anseatici, ecc. Si tratta di coordinare queste azioni, e di dare loro una organica attività con una visione europea e quindi unitaria del problema portuale, in modo che tutti gli scali possano operare con unità di intenti (Cfr. *Il Globo*, 30 dicembre 1954).

Il discorso sulla Jugoslavia induce a trattare l'altro problema su cui vari oratori sono intervenuti: la pesca in Adriatico.

Ma per ragioni di organicità, mi corre l'obbligo di fare prima qualche accenno ad un'altra necessità, ormai così sentita, cioè una più equa ripartizione dei finanziamenti alla marina sovvenzionata. È stata lamentata — ed in quest'aula soprattutto i colleghi onorevoli Colitto, Gatto e Gianquinto si sono resi interpreti di questa esigenza — la sperequazione ai danni dei traffici dell'Adriatico e della società « Adriatica » che pure fa parte della « Finmare ».

È opportuno qui riferirsi all'ordine del giorno votato dai sindaci delle città adriatiche riuniti il 18 giugno 1955 a Venezia. Dopo un ampio e approfondito esame, si formularono voti ispirati alle richieste già avanzate dai rappresentanti delle camere di commercio di tutto il litorale adriatico, riu-

niti presso la camera di commercio di Venezia il 16 aprile 1955. Tali voti, che meritano la più attenta considerazione, mirano a ristabilire una più equa ripartizione degli aiuti finanziari fra le varie società finanziate. Si invoca, in sede di revisione delle convenzioni, una più adeguata valutazione dell'importanza dei traffici dell'Adriatico, in considerazione anche dell'accresciuta concorrenza. Difatti le acque adriatiche sono solcate non soltanto da navi jugoslave, ma anche da navi greche, israeliane e turche che contendono ogni iniziativa e possibilità di traffico.

È necessario, quindi, fare uno sforzo per riprendere la posizione che ci spetta, sia per motivi geografici che per tradizione, nel settore dell'Adriatico. Ciò dicendo, parlo anche come rappresentante di una città adriatica, Bari, la quale in varie circostanze ed occasioni ha reso note le sue esigenze, che sono anzitutto esigenze di traffico. È sempre viva l'aspirazione ad essere sede di armamento, perchè Bari diede vita alla società Puglia, fusasi poi nell'Adriatica, con la San Marco di Venezia. Al momento della fusione la società Puglia contava 39 navi, di cui 4 di oltre 3.000 tonnellate e 7 di circa 2.000 tonnellate; esercitava due linee per Smirne-Rodi-Alessandria, due linee per la Dalmazia, una linea per Durazzo, tutte facenti capo a Bari. Altre esigenze derivano dal fatto che il porto di Bari è spesso ignorato negli approdi, e le merci da esportare debbono essere avviate verso altri porti d'imbarco con sensibili aggravii di costi. Vi è poi la necessità di costruire la darsena, dato l'intenso traffico dei prodotti petroliferi (passato da 1.359.476 tonnellate nel 1950 a 2.809.653 tonnellate nel 1954), favorito dalla esistenza dello stabilimento della Stanic: è un urgente problema di sicurezza del porto e della città medesima. Da anni si dibatte anche il problema del punto franco che urge ormai risolvere, in vista del crescente sviluppo della industrializzazione in atto, e nell'intento di alimentare più attive correnti di scambio con gli altri paesi, specie levantini.

Quindi, tutto il problema dei traffici dell'Adriatico va approfondito in sede di revisione delle convenzioni, in modo da ridare a questo settore, che langue per povertà di traffici e di lavoro, nuovo impulso, nuovo vigore e nuova speranza.

L'Adriatico è il teatro di un grosso dramma anche per la pesca. Molte volte in quest'aula si sono levate voci di protesta per quello che è avvenuto negli specchi d'acqua contesi ai nostri pescatori. Il mare Adriatico è la vita per la nostra pesca.

Sia per la quantità che per la qualità dei prodotti ittici, l'Adriatico è il mare più pescoso di tutto il bacino mediterraneo, le cui acque calde e trasparenti influiscono limitatamente sulla vita degli organismi marini.

La produzione media annuale del Mediterraneo, ch'è di pesce di specie diverse ed anche di qualità pregiate, viene calcolata intorno ad un ottavo di quella del mare del Nord, che, per un complesso di fattori favorevoli, è più pescoso e fornisce una produzione meno variata, ma più ricca per quantità (circa 2,5 milioni di tonnellate di pesce nell'anteguerra). Nel Mediterraneo si praticano anche le pesche speciali del corallo, delle spugne, del tonno, del pesce spada oltre alla mitilicoltura, alla vallicoltura degli specchi salmastri, che assume proporzioni cospicue soprattutto in Italia.

La maggiore pescosità dell'Adriatico si riscontra, poi, nel litorale dalmatico e nelle acque del versante albanese. Numerosi fattori naturali concorrono alla maggiore pescosità del litorale dalmatico: correnti favorevoli alle migrazioni del pesce, numerose isole (circa 600), canali interni (costituiti dalla terraferma e dalle coste delle isole più vicine ad essa), canali esterni (delimitati dalle rive delle isole), valloni (vaste incassature subacquee della costa), porti e approdi, sbocchi di modesti corsi d'acqua le cui torbide non ostacolano le migrazioni dei pesci, ecc...

Anche sulla maggiore pescosità delle acque del versante albanese influisce l'azione di numerosi fattori favorevoli: rotte più frequentate dalle correnti migratorie, abbondanza di *plancton* (dall'etimo greco che significa errabondo, vado vagando, ed indica un insieme eterogeneo di piccolissimi esseri, di uova, larve, vegetali, frammenti di prodotti organici vari: tutte queste sostanze, di cui i pesci si nutrono in prevalenza, vagano in balia delle onde e delle correnti) e preferito *habitat* delle lagune e dei laghi, natura dei fondali (bassofondi sabbiosi e banchi rocciosi ricchissimi di alga), scarso sfruttamento da parte degli indigeni che sono prevalentemente pastori e non esercitano la pesca marittima.

Ciò premesso, è necessario dire che nei centri costieri dell'Adriatico trovansi circa la metà del nostro naviglio da pesca, mentre un quarto è raggruppato lungo le coste della Sicilia e il rimanente è distribuito in alcuni compartimenti del Tirreno e del Mar Ligure.

Per non abusare della pazienza dei colleghi, non espongo dati e cifre che denotano come la flotta peschereccia del settore adriatico viva una vita grama dallo scoppio della

seconda guerra mondiale. Da allora, mancando il libero accesso agli specchi di d'acqua più pescosi, non si è più avuta la possibilità di trovare un equilibrio. Di qui la necessità, specialmente dopo la scadenza dell'accordo di pesca con la Jugoslavia e il mancato rinnovo, di ristabilire i rapporti con i paesi dell'altra sponda adriatica e di garantire ai lavoratori la sicurezza.

Una commissione italiana, presieduta dall'onorevole Storoni, si è recata due volte in Jugoslavia per trattare questo argomento. L'aspirazione della categoria interessata è di inserire l'accordo della pesca in un più ampio trattato economico e di stabilimento commerciale, allo scopo di evitare contropartite e gravami, che i pescatori non potrebbero in alcun modo sostenere. Non ci risulta ufficialmente che i risultati siano già maturi. È necessario, quindi, compiere uno sforzo di buona volontà, affinché su quegli specchi d'acqua — i più pescosi dell'Adriatico dato l'impovertimento ittico delle nostre coste — i nostri pescatori tornino a gettare fiduciosamente le reti.

Il suddetto accordo è strettamente connesso alla delimitazione delle acque territoriali jugoslave, definite dalla nostra confinante orientale in modo difforme dagli usi internazionali finora vigenti; ciò riveste carattere di urgenza per ridare tranquillità e sicurezza di vita a tante nostre maestranze.

Desidero inoltre associarmi agli accenti commossi che sono stati pronunciati a favore della piccola pesca. È stato giustamente detto dal collega onorevole Caiati che i piccoli pescatori sono l'artigianato del mare. Essi infatti non impiegano capitali cospicui e la loro attività si incentra soprattutto nella quotidiana fatica, che non sempre ha un premio proporzionato allo sforzo ed ai rischi sopportati. Essi non fruiscono di alcuna provvidenza assicurativa. Urge quindi compiere un atto di solidarietà nazionale, affinché queste invocate provvidenze di ordine assicurativo vengano loro concesse, superando i noti ostacoli inerenti alla base contributiva. Noi dobbiamo, inoltre, preoccuparci di tutelare il sudato frutto del lavoro di questi nostri umili fratelli dall'ingordigia degli speculatori, perchè vano è per essi l'aver affrontato i rischi del mare quando non venga tutelato il prezzo del prodotto. Qui il discorso cade sui mercati ittici e sulla necessità di disciplinarli per garantire un prezzo equo.

L'onorevole Gatto ha accennato alla convenienza di estendere il consumo del pesce.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

Indubbiamente, se si consultano le statistiche, si nota che noi abbiamo un basso indice di consumo del pesce fresco. La causa va ricercata essenzialmente nella mancanza di regolarità nell'approvvigionamento dei mercati interni. Certamente, com'egli afferma, la propaganda, congiunta però alla maggiore economicità dei trasporti, può determinare una modificazione dei consumi verso una dieta a base ittica più diffusa. È bene tener presente che il consumo individuale di pesce fresco in Italia era meno di 1 chilogrammo per abitante prima del 1914; negli anni 1939-40 la media oscillò intorno a 4 chilogrammi, oltre a 2 chilogrammi di pesce conservato.

Mi associo ancora a quanto è stato giustamente detto sulla necessità di rivedere la situazione giuridica delle valli da pesca. È questo un argomento che mi sta a cuore, essendome occupato parecchi anni fa, in uno studio sulla rendita ittica, pubblicato nel *Giornale degli economisti* (1942) e negli *Annali* della Facoltà di agraria della Università di Bari (1943). Questa mia indagine è un contributo alla conoscenza di un tipo particolare di rendita. Com'è noto, agli studi del Ricardo sulla rendita della terra, detta anche ricardiana, seguirono studi sulla rendita edilizia, il pregevole studio dell'Einaudi sulla rendita mineraria ed uno del Masci sulla rendita idraulica. Durante quegli anni, ebbi occasione di raccogliere documentazioni e dati sulle valli da pesca e sui diritti di proprietà degli specchi d'acqua. Ora mi risulta che il Ministero della marina mercantile, dopo un sopralluogo del sottosegretario onorevole Terranova, ha disposto l'accertamento di questi diritti, e noi siamo quindi sulla via di una normalizzazione delle situazioni che hanno suscitato rimostranze e lamentele. Evidentemente io sono d'avviso che bisogna incoraggiare e favorire le forme associative. Concordo quindi con quanto è stato detto dal collega onorevole Cibotto a proposito delle cooperative e della formazione della piccola proprietà peschereccia individuale e della proprietà peschereccia associata, che già ha formato oggetto di una sua proposta di legge.

La cooperazione rappresenta una grande forza. Si tratta di umili pescatori, i quali, al pari degli artigiani, non possono aspirare ad alcun miglioramento se rimangono isolati, né hanno possibilità di resistere a lungo, da soli, nell'aspra lotta della economia moderna, che è una economia dominata dalle grandi imprese e dai grandi complessi industriali. Se invece si riuniscono in cooperative, allora possono meglio affrontare la concorren-

za, sia per quanto riguarda le facilitazioni nell'approvvigionamento dei materiali necessari alla pesca, sia per quanto riguarda il credito e la tutela del prodotto, sia per quanto concerne le forme assistenziali e previdenziali.

Quindi, bisogna incoraggiare la costituzione di cooperative: ciò che non può fare il singolo, può farlo la collettività organizzata.

E passo ad occuparmi del credito peschereccio. A questo proposito ho già detto nella relazione che gli stanziamenti sono troppo esigui e che bisogna assicurare mezzi più adeguati, distribuendoli anche con un criterio più aderente alle esigenze concrete. Si rileva dagli interessati che le garanzie richieste sono molto onerose e tali da rendere spesso inutilizzabili le facilitazioni previste dalle leggi vigenti. Sarebbe inoltre opportuno che qualche rappresentante della categoria venisse chiamato a far parte del comitato, che presiede all'assegnazione dei prestiti.

Con la legge 10 gennaio 1952, n. 16, venne ripristinata, dopo circa 10 anni di interruzione, la corresponsione di un contributo da parte dello Stato nel pagamento degli interessi relativi ad operazioni di credito peschereccio. Il ripristino di tale contributo venne favorevolmente accolto dalle categorie interessate. Dopo l'entrata in vigore della legge, sono state presentate numerose domande, sicché i fondi stanziati dalla legge stessa — 20 milioni ripartiti in sei esercizi finanziari a decorrere dall'esercizio 1951-52 — si dimostrarono del tutto insufficienti.

Allo scopo di andare incontro alle esigenze dell'industria peschereccia, che senza dubbio rappresenta un non trascurabile settore dell'economia nazionale, l'amministrazione della marina mercantile interessò il Tesoro, affinché gli stanziamenti previsti dall'articolo 3 della succitata legge 10 gennaio 1952, n. 16, fossero integrati con almeno altri 20 milioni. In seguito all'adesione del Tesoro, è stato predisposto il relativo schema di provvedimento, che attualmente trovasi all'esame del Parlamento.

Nel decorso esercizio finanziario 1954-55 sono pervenute 58 domande di ammissione al beneficio di cui trattasi per mutui stipulati con la Banca nazionale del lavoro — la quale ha una sezione specializzata per il credito peschereccio — per un importo complessivo di lire 142.791.134.

Le operazioni creditizie, per le quali è stato richiesto il contributo nel pagamento degli interessi, attengono alla costruzione in cantieri navali di nuove navi, al migliona-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

mento di navi, alla costruzione di stabilimenti per la lavorazione del pesce, alla costruzione di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato, allo acquisto di attrezzature da pesca, alla costruzione e al miglioramento dei mercati all'ingrosso del pesce.

I contributi previsti dalla legge sono stati richiesti da armatori ed industriali della pesca residenti nelle seguenti località, indicando tra parentesi il numero di domande: Viareggio (3), Porto Santo Stefano (1), Terracina (3), Cetara (2), Termoli (4), Pescara (8), San Benedetto del Tronto (15), Civitanova Marche (3), Ancona (5), Anzio (1), Torre Annunziata (1), Palinuro (1), Manfredonia (1), Bari (1), Giulianova (1), Porto Recanati (1), Cesenatico (1), Pesaro (1), Cattolica (1), Fano (1), Porto Tolle (1), Scardovari (1), Catania (1).

Nello stesso esercizio finanziario 1954-55 sono stati concessi contributi per un ammontare complessivo di lire 2.444.100 a favore di armatori ed industriali della pesca residenti nelle seguenti località: Terracina (2 domande), Torre Annunziata (1), Palinuro (1), Manfredonia (1), Bari (1), Termoli (1), Pescara (1), San Benedetto del Tronto (7), Civitanova Marche (1), Ancona (2), Lampedusa (1).

Indubbiamente è necessario apprestare mezzi adeguati per estendere il credito peschereccio.

Per quanto riguarda, poi, i problemi del lavoro, il collega onorevole Graziadei ha fatto alcune considerazioni sulle dannose conseguenze che derivano dalla meccanizzazione dei porti. Il suo ragionamento si potrebbe però generalizzare a qualsiasi innovazione meccanica; e mentre lo ascoltavo, ricordavo, tra me, quello che avvenne quando al posto del telaio tradizionale a mano furono introdotti i telai meccanici per opera di Edmondo Cartwright (1785). Vi furono delle vere e proprie rivolte in Inghilterra, perché la proprietà di un certo numero di telai a mano rappresentava un piccolo capitale che veniva distrutto dalla introduzione di telai meccanici. Questo periodo è conosciuto sotto il nome di « luddismo », dal Lud che capeggiò la lotta. Ma in definitiva la macchina ha trionfato, consentendo una produzione di massa ed un più diffuso benessere. È il sacrificio che la collettività paga ad ogni tappa del progresso economico. La fase di transizione costa dolori e lacrime. Noi non possiamo rimanere impassibili di fronte a queste situazioni, ma occorre intervenire per far sì che il trapasso alla nuova posizione di equi-

librio, contraddistinta da una maggiore partecipazione delle macchine, avvenga con le minori sofferenze possibili, dato che una parte della mano d'opera non viene più impiegata. La qualificazione dei lavoratori favorisce una maggiore mobilità al lavoro, e quindi il formarsi di nuovi equilibri.

Vi è, quindi, un problema di qualificazione, che è particolarmente importante per i marittimi.

Ho letto, di recente, nella stampa tecnica che gli ambienti armatoriali sono seriamente preoccupati per la difficoltà della formazione degli equipaggi. Di mano in mano che entreranno in esercizio le nuove navi allestite e varate, bisognerà provvedere alla formazione degli equipaggi, e le apprensioni derivano dallo scarso numero degli specializzati. In seguito alla apertura delle immatricolazioni, disposta, com'è noto, con decreto ministeriale 11 agosto 1952, si è registrato un fortissimo aumento delle iscrizioni anche di persone che svolgono attività diverse da quella marittima.

Quindi, è necessaria una rigorosa qualificazione nel lavoro marittimo.

In questo campo debbo fare alcune dichiarazioni relative alla istruzione tecnico-professionale. Mi attendevo che ne facesse cenno il collega onorevole Semeraro, il quale è stato allievo dell'Istituto nautico ed in Commissione si è reso interprete della necessità di dare impulso agli studi nautici. Attualmente gli istituti tecnici nautici hanno una vita grama, anemica; sono in coda nello sviluppo della istruzione tecnica...

SEMERARO SANTO. Non dipende dal Ministero della marina mercantile.

TROISI, *Relatore*. ...non hanno l'attrezzatura necessaria; mentre, invece, da essi escono i nostri ufficiali di macchina e di coperta.

Richiamo, quindi, l'attenzione sull'importanza della istruzione professionale marittima. Per quanto riguarda la formazione del personale specializzato ed in particolare la preparazione di sottufficiali idonei a poter governare i natanti di qualsiasi ordine della nostra flotta da traffico ed i pescherecci, sento il dovere di citare la benemerita attività di un ente che fa onore al nostro paese e che, nonostante la povertà di mezzi di cui dispone, raggiunge risultati cospicui con le sue « Scuole marittime ». Mi riferisco all'Ente nazionale della educazione marinara (E.N.E.M.), che pubblica anche un periodico mensile, *Educazione marinara*, dedicato alle questioni di tecnica ed istruzione professionale

marittima e peschereccia. Oltre al rinnovamento della flotta, bisogna dedicare maggiori cure alla formazione di equipaggi sempre meglio addestrati.

A tale proposito bisogna prendere atto di una importante iniziativa del ministro della marina mercantile, che con una circolare del 25 gennaio 1954 consentì la formazione di corsi di perfezionamento per meccanici navali presso i grandi cantieri (Ansaldo, O. M. e Arona). In tal modo si è consentito ad una aliquota notevole di giovani, già forniti di apposito titolo, di perfezionarsi nella conoscenza dei motori marini e si è riscontrata la grande utilità di poter disporre di maestranze specializzate, particolarmente richieste da parte degli armatori da pesca.

SEMERARO SANTO. Bisogna insistere perché gli istituti nautici passino alle dipendenze del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. Mi compiacio della sua vivacità, onorevole Semeraro.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. È una sua vecchia aspirazione, signor Presidente.

TROISI, *Relatore*. Mi accingevo a parlare di questo. Anche in Commissione sono state affacciate alcune richieste. L'onorevole Gatto ha parlato dell'unificazione dei servizi della pesca, che effettivamente è la premessa indispensabile se vogliamo attuare una politica unitaria ed organica. Accentrare, dunque, nel Ministero della marina mercantile tutti i servizi della pesca. Vi sono naturalmente le inevitabili resistenze da parte del Ministero dell'agricoltura. Bisognerà vincerle. Si è parlato anche di un Commissariato della pesca, più che di una direzione generale. Si tratti di Commissariato o di direzione generale, l'esigenza viva, sentita e reclamata da tempo è di unificare i servizi della pesca in un solo dicastero.

Lo stesso dicasi per quel che riguarda l'istruzione marittima. Un tempo gli istituti nautici dipendevano dal Ministero della marina. Se forse non è oggi possibile ottenere questo drastico provvedimento, bisognerebbe almeno giungere ad un più stretto coordinamento col Ministero della pubblica istruzione per quel che concerne programmi e attrezzature dei laboratori, in modo che i giovani che escono dagli istituti nautici abbiano una più completa istruzione professionale, necessaria per avviarsi alla carriera del mare.

SEMERARO SANTO. Ve ne sono alcuni che non sanno nemmeno nuotare!

TROISI, *Relatore*. Ne sono convinto, perché gli istituti nautici vivono stentamente,

non hanno fondi, né mezzi per le esercitazioni pratiche.

PRESIDENTE. Ma, almeno per i salvagente, non vi sono i fondi? (*ilarità*).

TROISI, *Relatore*. Vi sono istituti nautici in condizioni pietose! In tema di riorganizzazione del Ministero della marina mercantile accennerò ad altre proposte.

Si è parlato della necessità di costruire porti-rifugio per i pescherecci. Per esempio nel Gargano (Rodi, Viesti, ecc.) tale necessità è da tempo manifestata e così dicasi di moltissimi altri punti delle nostre coste. Ma di chi è la competenza? Del Ministero della marina mercantile o del Ministero dei lavori pubblici? Anche qui occorre un coordinamento con la direzione delle opere marittime.

E andrei oltre: i trasporti, che oggi sono sotto la giurisdizione dell'ispettorato generale della motorizzazione civile (servizi relativi alla navigazione su laghi, fiumi, canali ed altre acque interne) dovrebbero logicamente passare alla competenza del Ministero della marina mercantile. Da alcuni si fa eccezione per i trasporti in concessione lacuali e lagunari soprattutto per l'affinità con il rapporto di concessione ferrotramviaria.

Potremmo anche spingere oltre queste nostre richieste, perché la navigazione marittima presenta tanta analogia con la navigazione aerea. È un altro settore dell'attività di trasporto che si dischiude dinanzi a noi e che in avvenire ci darà certamente grandi sorprese! Noi abbiamo limitate risorse economiche, perché angusto è il nostro territorio e, per quanti sforzi si possano fare sulla nostra terra millenaria, entra in giuoco, ad un certo momento, la legge dei costi crescenti, per cui non è più conveniente fare ulteriori investimenti su di essa. Nè l'attività industriale, che pure ha ricevuto un forte impulso, potrà assorbire tutto il lavoro disponibile. Bisogna allora orientarsi verso il mare da un lato e verso l'aria dall'altro, dedicandosi di più alle due forme di trasporto, l'una rinnovata dal progresso tecnico e l'altra modernissima.

Dobbiamo dunque auspicare che in un unico dicastero, data questa affinità, si possano accentrare i servizi marittimi ed aerei: il Ministero della navigazione marittima ed aerea. In discussioni precedenti, fu accennato anche a questa possibilità, all'istituzione, cioè, di un ministero della marina mercantile e della navigazione aerea. Auspichiamo che ciò possa realizzarsi! È il voto che formuliamo al nuovo titolare del dicastero onorevole Cassiani col quale desideriamo col-

laborare efficacemente e fervidamente, affinché si possano conseguire sempre nuovi e maggiori successi.

È tempo ormai di concludere, onorevoli colleghi, e raccolgo, perciò, le vele.

Dai vari settori della Camera si è elevato un inno al mare. Anche il collega onorevole Cafiero, che ha portato qui il contributo della sua esperienza, non ha potuto chiudere il suo notevole intervento senza sciogliere un inno al mare, esaltando la importanza dell'attività marinara e dell'industria marittima. E così gli altri colleghi.

Mi associo in pieno a questa nostra vocazione marinara, anche se oggi essa non è molto sentita. Ma dobbiamo risvegliarla, incominciando dai giovani, dagli allievi delle nostre scuole, perché l'esperienza ci insegna e ci ammaestra che un popolo di marinari e di navigatori, non fu mai né povero né schiavo! Dobbiamo riprendere le nobilissime tradizioni delle nostre gloriose Repubbliche marinare. Queste tradizioni e la nostra posizione geografica ci impongono di sviluppare sempre più una intelligente politica marinara. Bisogna rafforzare la coscienza marinara, non certamente con le vuote declamazioni retoriche, ma con fatti concreti, che si manifestino in un maggiore interesse per tutto ciò che riguarda la vita del mare, in una maggiore partecipazione alla vita del mare, anche per quanto riguarda gli investimenti e l'orientamento dei risparmi verso la proprietà marittima.

Riprendiamo, dunque, le nostre antiche tradizioni e che il mare non sia un semplice ricordo storico di passata grandezza, ma segni il ritorno della passione e dei sogni dei nostri giovani. Sia il mare il desiderio dei forti; diventi il mare la grande via della ricchezza e dell'affratellamento umano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. Comunico che la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha concluso questa mattina l'esame del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di diritti erariali sui pubblici spettacoli » (1455) e ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il provvedimento sarà iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani.

Approvazione di disegni e di una proposta di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti.

dalla V Commissione (Difesa):

PAGLIUCA: « Modifica delle disposizioni contenute nella legge 9 maggio 1940, n. 370, nel decreto legislativo luogotenenziale 5 ottobre 1944, n. 378, e nella legge 11 dicembre 1952, n. 2988 » (*Modificata dal Senato*) (188-B);

« Avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (*Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (1385) (*Con modificazioni*);

dalla VII Commissione (Lavori pubblici):

« Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di un contributo integrativo per la gestione degli acquedotti della Lucania per l'esercizio 1954-55 » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1639);

« Autorizzazione della spesa di lire 7 miliardi per l'esecuzione di opere ferroviarie in provincia di Savona » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1643);

« Proroga del termine di ultimazione dei lavori di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 8 maggio 1947, n. 399, concernente provvidenze dirette ad agevolare la ripresa delle costruzioni edilizie » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1644);

« Autorizzazione della spesa di lire 500 milioni per lavori di primo intervento per la riparazione delle opere del porto di Genova danneggiate dalla mareggiata del 18-19 febbraio 1955 » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1648).

Sospendo la seduta sino alle ore 17.

(*La seduta, sospesa alle 14,40, è ripresa alle 17*).

Commemorazione del deputato Giuseppe Ferrandi.

ALBARELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBARELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, un altro lutto ancora rattrista la famiglia socialista, il nostro partito, il nostro

gruppo parlamentare. Il compagno onorevole Giuseppe Ferrandi si è spento ieri.

Era stato deputato del partito socialista italiano nella prima legislatura repubblicana per il collegio di Trento e Bolzano. Da un anno era ammalato; ha dovuto soccombere agli assalti ripetuti di un morbo crudele ancor giovane, quando nessuno pensava che sarebbe stato così repentinamente e immaturamente strappato all'affetto dei suoi familiari e dei compagni trentini che in lui riconoscevano l'alfiere di tante nobili battaglie socialiste.

Giovane ancora egli ci lascia. Era nato infatti a Volta Mantovana il 20 luglio 1900 e toccò a un deputato di Verona, di una città che egli amava per i vincoli d'affetto che legano la nostra tradizione socialista a quella trentina, toccò a un deputato veneto ricordare qui in quest'aula la sua nobile esistenza così felicemente innestata nella terra trentina che era diventata la sua patria di elezione. Esercitava egli ormai da molti anni la professione forense a Rovereto, ma Giuseppe Ferrandi era un avvocato famoso in tutto il Trentino e fuori del Trentino, cosicché la notizia della sua morte ha provocato viva commozione nella popolazione di tutta la regione e in quanti ebbero la felice occasione di apprezzare le sue alte doti di mente e di cuore.

Giuseppe Ferrandi partecipò sin da giovane all'attività del partito repubblicano in Romagna. Laureatosi nel 1922 in diritto e filosofia divenne uno dei dirigenti dell'Alleanza del lavoro. Si distinse nello sciopero del 1922 e nelle agitazioni immediatamente successive alla marcia su Roma. Passò alle file socialiste nel 1924 e questa sua scelta dipinge mirabilmente uno dei tratti caratteristici dell'animo suo, l'impetuosa e nobile generosità del lottatore che si determina per impulso ideale senza perdersi minimamente nelle considerazioni, consuete ai più, della opportunità personale. Scelse cioè di militare con i socialisti quando più grave era la repressione fascista, quando più feroce era la caccia all'avversario politico.

Scelse la nostra parte quasi a sfida della sopravveniente tirannia e a testimonianza di un animo intrepido amante della libertà e della democrazia. Durante il ventennio fu sottoposto a sorveglianza speciale e nel periodo cospirativo fu l'anima della resistenza trentina. Resistenza trentina le cui gesta sono ancora poco conosciute, ma che ebbe un grandissimo significato nazionale. Nella terra di Cesare Battisti che i nazisti avevano staccato — senza che nessuno dei falsi patrioti protestasse — persino dall'influenza della sedicente repub-

blica di Salò, nella terra che veniva chiamata « zona delle Prealpi » ormai staccata dalla madre patria, il movimento della resistenza trentina animata da Giuseppe Ferrandi affermò l'italianità purissima di quelle terre e al tempo stesso si ispirò unitariamente ai più nobili ideali del progresso sociale e politico dell'intero nostro popolo.

Questo non poteva essere tollerato dal feroce nemico che, col tremendo rastrellamento del 28 giugno 1944, cercò di stroncare col terrore e col sangue l'anelito di libertà delle genti del Trentino. Trento, Riva, Arco, Rovereto ebbero i loro caduti, ebbero i loro martiri. Giuseppe Ferrandi venne arrestato, condannato a morte. La pena venne poi tramutata in sei anni di carcere duro, e solo dopo il 25 aprile egli poteva essere liberato e iniziare la sua opera di organizzatore del partito socialista italiano e di agitatore politico.

I trentini e tutti coloro che lo hanno conosciuto ricorderanno per lungo tempo l'altezza, la profondità, la vivacità singolare della sua eloquenza. Giuseppe Ferrandi era un grande creatore, e spesse volte l'estrema facilità del suo porgere, l'eclettismo dei suoi interessi culturali potevano trarre in inganno. Al di sotto invece delle doti naturali certamente singolari, vi erano una preparazione accurata, una cultura solida e appassionata, un amore genuino e sincero per le aspirazioni dei lavoratori e degli umili che rivestivano il suo discorso di una ricca vena di umanità. Erano le doti che lo rendevano caro ai compagni, agli amici e che meritavano il rispetto degli stessi avversari politici.

Queste doti non comuni egli mise al servizio del suo nobile ideale socialista e saranno a lungo ricordate le arringhe eloquenti ed appassionate che pronunciò in difesa dei lavoratori incarcerati e processati perchè avevano lottato per il lavoro e la giustizia sociale.

Giuseppe Ferrandi partecipò attivamente ai lavori parlamentari: fece parte della Commissione giustizia ed ebbe modo ripetutamente di far risaltare la sua preparazione e la sua intelligenza, specialmente nelle discussioni in materia costituzionale ed elettorale.

I lavoratori, i socialisti trentini, tutti i socialisti, ricorderanno la sua opera, la sua vita spesa al servizio di ideali nobili ed alti. Ai desolati familiari vadano in questo momento così triste i sensi del nostro più vivo cordoglio, mentre eleviamo il nostro pensiero reverente e commosso alla memoria di un combattente per la democrazia, per il socialismo, per la libertà.

CAPALOZZA. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

CAPALOZZA. Onorevoli colleghi, mi associo con animo commosso, a nome del gruppo comunista e come affezionato amico e personale estimatore, alle espressioni di cordoglio, che sono state ora pronunciate qui dall'onorevole Albarello, per la dipartita di Giuseppe Ferrandi, per questo altro lutto crudele che ha colpito il partito socialista italiano ed il Parlamento.

Abbiamo, nella passata legislatura, conosciuto ed apprezzato Giuseppe Ferrandi; abbiamo simpatizzato subito con lui, compagni e avversari, tutti quanti, perché Giuseppe Ferrandi, con la vivacità dell'ingegno, con la cordialità e la signorilità del tratto, con la serietà della preparazione giuridica, storica, filosofica, umanistica, con gli slanci generosi in ogni dibattito sulla libertà, sulla giustizia per i poveri, sull'elevazione degli umili, sulla pace tra le genti, si era rapidamente e fermamente affermato in mezzo a noi, egli che era venuto tra noi preceduto già da una larga e meritata rinomanza professionale e politica.

Gli siamo grati di avere tanto egregiamente onorato la nostra Assemblea con la sua feconda, preziosa attività, e soprattutto gli siamo grati di avere lottato, di avere sofferto — cospiratore, perseguitato antifascista, galeotto della libertà, resistente intrepido, come è stato ricordato, nella terra nobilissima di Cesare Battisti, socialista e martire — di aver lottato, di avere sofferto per la democrazia, per la Repubblica, per la rinascita delle civili istituzioni parlamentari in una Italia riscattata.

Giuseppe Ferrandi, caro amico generoso, tu ci hai lasciato anzitempo. A te un saluto accorato e riverente, ai tuoi familiari la nostra fervida e angosciata solidarietà, a noi il compito di essere degni della tua memoria.

FACCHIN. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACCHIN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a nome del gruppo democristiano e in modo particolare a nome dei colleghi deputati del collegio Trentino-Alto Adige, io mi associo alle nobili espressioni che sono state qui pronunciate per la morte del collega onorevole Giuseppe Ferrandi, strappato tanto improvvisamente quanto immaturamente alla vita. Di lui, come professionista, si può ben dire, senza indulgere alla retorica, che fu uomo di spiccata intelligenza, professionista preparato, valoroso avvocato, oratore efficace e persuasivo. Di lui, come uomo politico, noi che gli fummo avversari ma

nello stesso tempo anche amici, dobbiamo dire che fu oppositore durante il fascismo e uomo della Resistenza durante l'occupazione tedesca del Trentino-Alto Adige. Tuttavia, egli mai volle ricordare questi suoi titoli di benemerita per trarne vanto e lustro personale. Fu consigliere comunale a Bolzano e fu deputato della prima legislatura repubblicana.

Tutti i colleghi della Commissione di giustizia, in particolare, lo ricordano e tutti gli vollero bene, perché con tutti era cortese, con tutti era buono. Noi che, nella nostra regione Trentino-Alto Adige, siamo abituati a condurre la lotta politica con un tono sereno e meno acceso di quello che si nota in altre regioni d'Italia, possiamo dire che in Giuseppe Ferrandi abbiamo sempre trovato un avversario leale con il quale abbiamo potuto discutere intorno alle idee, prescindendo sempre da apprezzamenti di natura personale: e di questo è testimone la nostra stessa stampa, la quale fu sempre rispettosa delle sue opinioni, e soprattutto, seppe apprezzare l'avversario politico.

Giuseppe Ferrandi, onorevoli colleghi, noi lo ricordiamo in modo particolare, perché nel 1944, egli, amico dell'avvocato Bettini di Rovereto, che fu trucidato dai tedeschi, venne in quella occasione arrestato e deportato a Bolzano dove fu condannato dal tribunale speciale. Noi che appartenemmo anche a quel movimento della lotta di resistenza, in quel periodo, avevamo contatti e rapporti con il collega e amico Ferrandi, il quale ebbe la buona sorte di sfuggire alla deportazione in Germania mercé l'intervento veramente coraggioso di un chirurgo dell'ospedale di Bolzano, il professore Chiatellino, il quale ricoverò in una sua corsia Giuseppe Ferrandi e si oppose decisamente ai tedeschi che lo volevano deportare, col pretesto che doveva essere operato urgentissimamente e che era intrasportabile.

Di lì, con l'aiuto di amici della Resistenza, fu potuto ricoverare, per la sua salvezza, nel carcere della pretura di Merano, dove fu tenuto nascosto, prigioniero in una prigione la quale era invece il luogo della sua salvezza. Giuseppe Ferrandi però va ricordato anche per un altro motivo: quando sopravvenne la liberazione, egli non solo non accusò coloro i quali lo avevano arrestato, ma addirittura ricusò di riconoscerli; e si prodigò come avvocato a difendere anche coloro che erano stati corresponsabili della sua sorte e della sorte di tanti uomini della Resistenza arrestati.

Fu certamente un generoso e di grande umanità, un uomo nella cui coscienza, io sono certo, brillava la luce del cristianesimo. Egli fu a Bolzano per alcun tempo ad esercitare la professione, poi si trasferì a Rovereto. Ritornò a Bolzano come perseguitato ed arrestato politico e, dopo la fine della guerra, di tanto in tanto tornava da noi e si recava in una piccola chiesa vicino al duomo per sciogliere un voto che egli aveva fatto quando era prigioniero dei tedeschi.

Perciò io credo fermamente che Ferrandi, col quale ho avuto rapporti di amicizia e di affetto, era effettivamente illuminato dalla luce del cristianesimo, per cui la Divina Provvidenza non lo avrà abbandonato.

Prego lei, signor Presidente, di voler esternare alla vedova di lui e ai suoi figli il nostro profondo cordoglio.

COLITTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io mi fermo e mi inchino dinanzi a quest'altra croce, che ci si leva dinanzi nel cammino di questa nostra triste, dolorosa esistenza. Mi inchino dinanzi ad essa insieme con i componenti il gruppo liberale, del quale fo parte. E con grande, sincero dolore, perchè sono stato vicino a Ferrandi da anni, qui in aula e nella Commissione di giustizia, e sempre ne ho ammirato l'ingegno vivido, la non comune cultura, oltre che la grande bontà, che sembrava ingentilisse ogni suo gesto e profumasse ogni suo pensiero.

Egli non sarà dimenticato, perchè la sua vita è di quelle che non si perdono nel tempo. Il suo ricordo resterà e tornerà a noi con pungente nostalgia al di là delle date, come una eco che non si spegne.

VIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tutte le volte che parte per l'ultima dimora taluno che da questi banchi abbiamo apprezzato per la sua serietà, la sua intelligenza, la sua cultura, la sua preparazione, resta un vuoto nel nostro spirito, si disperde qualche cosa nel nostro intimo che vorremmo conservare. Il nostro pensiero, benchè coltivi il ricordo, non riesce tuttavia a compensare la perdita del collega che abbiamo apprezzato e talora amato. Il Ferrandi apparteneva appunto a quelle personalità che si fanno stimare per l'obiettività dei loro atti, per l'elevatezza dei loro sentimenti. Alla sua famiglia vadano i sensi del nostro vivo cordoglio, e così pure al suo partito così ripetutamente provato in quest'ultima settimana.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Mi associo, a nome del Governo, alla commemorazione di Giuseppe Ferrandi; e lo faccio con la consapevolezza che mi deriva dall'aver io conosciuto questo indimenticabile collega nell'aula del Parlamento.

Giuseppe Ferrandi fu veramente (come qualcuno ha ricordato) avvocato per vocazione; dirò subito che fu politico per convinzione ed oratore d'istinto. Ed è vero che la sua fu un'anima *naturaliter* cristiana. Giuseppe Ferrandi volle combattere, e seppe farlo, la battaglia per le pubbliche e le private libertà del nostro paese. Lo fece fino all'offerta di sé, le fece fino al rigore della galera.

Il Governo si associa al dolore ed al compianto del partito socialista, del Parlamento, della famiglia.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, raccolgo con senso di profonda mestizia i sentimenti, che sono stati espressi da ogni settore, di compianto per la morte del collega Giuseppe Ferrandi, che tutti ricordiamo, che io in particolare modo ricordo, perchè fui suo collega nella Commissione giustizia, nella quale egli dette il contributo del suo vivido ingegno, della sua preparazione, soprattutto di un'anima calorosa e spontanea.

Era uomo di ferma fede politica, di profonda cultura giuridica, di eloquenza calorosa ed impetuosa. E fu tale l'impeto della sua anima e della sua personalità che neppure il male cardiaco, che lo colpì già durante l'altra legislatura, riuscì ad infrenare il suo temperamento. Quel male lo ha stroncato nella piena vigoria della maturità, e noi in questo momento raccogliamo il nostro pensiero intorno alla sua memoria: pensiero di riverenza, di commozione, di ricordo pieno di sentimento.

Farò giungere alla famiglia le espressioni di cordoglio che sono state manifestate da tutti i settori della Camera. (*Segni di generale sentimento*).

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi,

alcuni deputati, forse per rincorarmi, hanno detto che è una specie di invidiabile privilegio per un ministro discutere il bilancio del proprio dicastero a distanza di alcuni giorni dalla nomina. Penso che essi intendessero riferirsi al fatto che quel ministro non può essere messo sotto accusa nemmeno... per peccati di omissione e che gli è facile chiedere e ottenere del credito.

Io non so fino a che punto tutto ciò sia esatto.

Penso, comunque, che, accanto a questo aspetto comodo o suggestivo, ve ne sia un altro non lieto.

Mi riferisco alla necessità per il ministro di dover dire, per le idee proprie e per quelle che gli vengono suggerite dal Parlamento, una parola che può apparire dilatoria anche quando è sincera: domani.

Sta di fatto che a me è facile difendere l'opera di una amministrazione la quale, nel giro di pochi anni, ha così profondamente contribuito alla rinascita della economia e dei traffici marinari, attraverso un'opera che ha assicurato alla bandiera italiana un posto di altissimo prestigio nel mondo.

Tutta la ricostruzione italiana si è imposta alla ammirazione degli stranieri, ma ha veramente qualcosa di miracoloso quella dei nostri porti e del nostro naviglio.

Il miracolo è potuto avvenire perchè noi siamo un popolo di navigatori nati, abbiamo nel sangue l'amore del mare.

L'esercizio delle vie marittime ci è necessario come alimento essenziale alla nostra vita collettiva, come ha rilevato, in una felice sintesi, l'onorevole Cafiero. È in sostanza questa suprema esigenza a tracciare la nostra politica marinara, che si enuclea nel duplice programma di avere una forte marina mercantile e insieme efficienti cantieri di produzione occorrenti a tenerla in vita.

Io non sciolgo alcun debito di cortesia rivolgendo un pensiero riconoscente a quanti, colleghi valorosi, mi hanno preceduto alla direzione del Ministero della marina mercantile. Io sottolineo eventi che appartengono ormai alla storia della ricostruzione del nostro paese, come ha già fatto l'onorevole Priore con un apposito ordine del giorno. L'ultimo di questi eventi è la legge varata dal collega Tambroni a favore delle industrie delle costruzioni navali e dell'armamento.

L'industria dei trasporti marittimi sta attraversando un periodo di particolare vivacità che riporta alla mente i felici sviluppi verificatisi nell'ultimo quindicennio precedente la prima guerra mondiale.

In quegli anni ormai lontani, lo sviluppo di paesi nuovi e la rivoluzione industriale dei paesi della vecchia Europa dominatrice crearono un'ampia domanda di trasporti di materie prime e di prodotti finiti nonché un'intensificarsi, oltre ogni previsione, dei trasporti emigratori.

Ci eravamo assuefatti, tra le due guerre, ad una delusione che pareva inguaribile, perchè era mancata la realizzazione della generale aspettativa verso una ripresa in grande dei traffici marittimi mondiali, che era stato il sogno degli anni successivi alla fine del primo grande conflitto mondiale.

Questa ripresa, che si era presentata piuttosto vigorosa fino al 1929, fu seguita da un lungo periodo di involuzione, sulle cui cause politiche ed economiche ritengo inutile intrattenermi.

Cessate le ostilità del secondo distruttivo conflitto mondiale, le previsioni, le prospettive e i programmi per la ricostruzione furono permeati dallo stesso spirito di incertezza e di perplessità che era stato alimentato dall'avverso andamento dei traffici tra il 1929 ed il 1939 e i fatti sembrarono per lungo tempo confermare la realtà, benché si assistesse all'enorme sviluppo dei trasporti petroliferi, i quali, ormai da soli, rappresentavano oltre la metà dei movimenti delle merci sugli oceani.

Le ragioni principali di una certa cautela nel considerare le prospettive future della marina mercantile mondiale erano fondate soprattutto sulla riduzione dei movimenti del carbone, che fino a poco tempo fa è stata la merce più importante ai fini dei trasporti oceanici in quanto la Gran Bretagna (che un tempo era di gran lunga la massima esportatrice del mondo, nell'ordine di 60-70 milioni di tonnellate annue), aveva ridotto il volume delle sue esportazioni a poco più di una decina di milioni, diventando, per altro, importatrice di quantitativi minori di alcune speciali qualità di quel combustibile.

Il carbone, inoltre, risultava in molti paesi, a cominciare dal nostro, in fase di declino, perchè sostituito dalle numerose altre fonti di energia, quali il petrolio, l'energia idro-elettrica, il gas naturale e via dicendo.

Oggi, però, anche per i movimenti del carbone, si nota qualche sintomo di ripresa, in funzione, soprattutto, dello sviluppo della industria siderurgica mondiale, per la cui produzione esso rappresenta tuttora una delle materie prime fondamentali; ma, più che al carbone, bisogna pensare ai trasporti di mi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

nerale di ferro e ai tanti altri minerali di altro tipo per comprendere che la domanda dei trasporti si basa su una molteplicità e varietà di bisogni in continua espansione.

In aggiunta ed integrazione della richiesta della materia prima si presenta poi la domanda di trasporti causata dall'opera di valorizzazione delle economie depresse e della politica produttivistica, realizzata a ritmo crescente anche nei paesi nei quali si riteneva un tempo che il progresso economico già raggiunto fosse difficilmente superabile.

In altri termini, l'economia mondiale si trova di nuovo in una fase di espansione generale che, pur non avendo le stesse cause e le stesse caratteristiche di quella che si verificò nel primo quindicennio del secolo, è perfettamente paragonabile ad essa per l'ampiezza dei risultati che è destinata a conseguire nella storia del progresso umano.

Non è certamente estraneo alle speranze con le quali si guarda a una eventuale distensione internazionale questa ansia di traffici che fermenta ogni giorno di più nel mondo civile.

Da tutto ciò deriva una confortante conclusione su quella che oggi è la funzione della marina mercantile: mentre le alterne vicende della politica mondiale ci avevano fatto considerare negli ultimi decenni questa industria come quella che più di ogni altra traeva vantaggio nei periodi di crisi e di tensione, oggi essa è diventata invece lo strumento indispensabile per realizzare i progressi pacifici dell'economia mondiale.

È per questa ragione che una politica marinara di ampio respiro oggi deve suggerire la necessità di fare inserire la nostra bandiera in quel sistema di traffici ove ancora sussiste la possibilità di ardite iniziative.

Il nostro armamento, tanto sovvenzionato che libero, è innegabilmente ai primi posti nel mondo.

Occorre aggiungere, a questo punto, che non lieto è il destino dell'armamento minore, del cosiddetto « navalpiccolo ».

Esso è da anni in uno stato di crisi che trova la sua ragione fondamentale nelle condizioni tecniche del traffico cui esso è destinato.

Infatti, il navalpiccolo è in crisi negli Stati Uniti, in Gran Bretagna, in Norvegia, nella Svezia, un po' dappertutto; e se qualche spiraglio verso un futuro meno difficile oggi è ancora possibile, ciò è dovuto alla trasformazione tecnica del naviglio impiegato, per cui il veliero è pressoché scomparso,

il motoveliero va rapidamente riducendosi ai traffici prettamente locali, e la nave a propulsione meccanica per il cabotaggio di dimensioni maggiori, una volta a vapore, si trasforma nella motonave da 500 a 1000 tonnellate, più veloce, meno costosa e meglio adattabile ai vari tipi di carico.

Pertanto possiamo considerare che, nonostante la crisi imperante, anche il nostro naviglio minore offre oggi elementi di giudizio che fanno bene sperare; infatti l'opera di valorizzazione del Mezzogiorno ha fatto leggermente aumentare la massa dei trasporti delle merci povere, mentre il naviglio di dimensioni maggiori può oggi alternativamente essere impiegato in trasporti anche fuori delle coste italiane verso i porti vicini del Mediterraneo, dove il traffico comincia a riprendersi.

A questo riguardo, non va dimenticata la speranza che il miglioramento dei rapporti con la Jugoslavia e con gli altri paesi rivieraschi dell'Adriatico e del levante possa creare una più stabile domanda, aiutando l'armamento ad uscire dal punto morto nel quale si è trovato.

Come è ben noto, la politica marinara del nostro paese ha fatto molto in questo campo. Pur senza ricorrere ad interventi diretti ma dannosi, quale sarebbe stata la concessione di un premio di navigazione — come recentemente è stato concesso in Francia — la nostra politica marinara ha condotto alla costruzione di una flotta modernissima di navi non solo adatte ai trasporti di massa, ma che, all'occorrenza, servono molto bene anche le linee di cabotaggio mediterraneo.

La politica dei traffici seguita dal Ministero è ispirata, di massima, ai principi di liberalizzazione, che determinano le situazioni più favorevoli allo sviluppo degli scambi nel tipico « mercato aperto » dei trasporti internazionali per mare.

L'elaborazione di nuovi trattati di commercio e navigazione viene attentamente seguita e curata al fine di estendere ad un sempre maggior numero di Stati quei rapporti di reciproca amicizia atti ad assicurare il miglior trattamento alle navi e agli equipaggi della marina mercantile nazionale nei porti esteri.

A tale proposito sono di particolare rilievo le trattative concluse nei mesi scorsi con la vicina repubblica di Jugoslavia per la stipulazione di un trattato di commercio e navigazione e di un accordo di commercio e di pagamento.

Questi nuovi strumenti internazionali, insieme con quelli, tuttora in corso di negoziazione, riguardanti l'accordo di collaborazione economica e l'accordo pesca, dovrebbero essere indicativi di nuovi rapporti in Adriatico.

Nella conclusione o rinnovo di accordi commerciali e di pagamenti il Ministero è spesso presente con l'intervento di propri funzionari, mentre non si manca di seguire con particolare attenzione la preparazione di strumenti internazionali atti a garantire, su un piano di reciprocità, la esenzione dalle imposte sul reddito per le imprese di navigazione nazionali, particolarmente con quei paesi con i quali l'Italia ha più frequenti rapporti di carattere marittimo. Recenti le stipulazioni di tali accordi con gli Stati Uniti, in data 31 marzo 1954, e con Israele, in data 10 giugno 1955.

Sono in corso negoziati con la Svizzera, la cui posizione geografica continentale non esclude ma anzi facilita i rapporti marittimi attraverso il nostro paese; con la Gran Bretagna, con la quale le amministrazioni interessate si propongono di concludere una convenzione su tutta la materia fiscale; con l'India, il Pakistan, il Libano e Malta.

Il progresso della marina mercantile italiana non è indicato solo dall'aumento del tonnellaggio, ma dalla sua qualità, soprattutto se teniamo conto dell'elemento età, che fino a pochi anni or sono era uno degli aspetti meno favorevoli dell'opera di ricostruzione del naviglio.

Si affermava, ed in parte era vero, che la nostra flotta fosse troppa vecchia.

Oltre il quarto della flotta nazionale è oggi di costruzione postbellica.

Nel solo anno 1954 le nuove navi consegnate ai cantieri hanno superato le 303.000 tonnellate mentre quelle acquistate di seconda mano sono state meno della metà: 148.000 tonnellate lorde.

Altre 118.000 tonnellate di navi vecchie sono state eliminate per demolizione o per vendita all'estero.

Nei primi anni del dopoguerra, la voce del naviglio di seconda mano superava di gran lunga quella delle nuove costruzioni nelle cause degli aumenti del tonnellaggio: oggi avviene il contrario, e tale fenomeno si accentuerà con la consegna delle 700-800.000 tonnellate attualmente in corso di costruzione. A proposito delle navi per le quali l'età è più spiccatamente un fattore qualitativo, ossia le navi passeggeri, può dirsi che oltre la metà di esse risulta di costruzione postbellica.

L'altro aspetto di progresso riguarda l'efficienza economica della nostra marina mercantile ai fini dei nostri pagamenti per noli.

Il passivo netto per noli della nostra economia fu accertato, per il 1947, in ben 129 miliardi di lire italiane; gradualmente e di anno in anno, siamo riusciti a risalire la china di questo pauroso baratro. Per il 1954, l'ufficio studi della Banca d'Italia, con la collaborazione tecnica dell'ufficio statistica del Ministero, ha accertato un saldo attivo di 52 milioni di dollari, ossia di circa 35 miliardi di lire.

In sette anni, abbiamo avuto perciò un progresso di ben 165 miliardi di lire.

L'onorevole Semeraro Santo ha prospettato il problema dei bacini di carenaggio come premessa per il sorgere e lo sviluppo dell'industria cantieristica. Si tratta di un problema di grande interesse, al quale spero di rivolgere la mia attenzione, e che formò oggetto di un attento studio del collega Terranova nella sua qualità di relatore del bilancio dei lavori pubblici.

Il progresso ci dice che possiamo ancora sperare nel meglio.

La nostra flotta, nonostante l'aumento del tonnellaggio, non ha ancora raggiunto la posizione relativa che essa aveva rispetto alla consistenza mondiale del 1939: oggi siamo intorno al 4 per cento contro il 5 per cento a quella data. Ciò conferma la necessità di ulteriori iniziative, le quali, in verità, sono in gran parte sulla via della attuazione grazie al successo della legge sulle costruzioni navali.

Ha detto cose interessanti l'onorevole Caffero nella esaltazione e nell'interpretazione delle provvidenze. E debbo anche dirle che ella ha posto un grosso problema: quello della nazionalità delle navi. Esso ha richiamato la mia attenzione appena preso possesso della nuova carica. Non le dico nulla in proposito, all'infuori del desiderio mio di studiare il problema da lei posto.

La diligente rassegna delle varie leggi del dopoguerra, esposta dall'onorevole relatore, mi dispensa dall'illustrarne i risultati.

Sono tutte leggi che hanno operato efficacemente sino ad arrivare all'attuale principio di piena libertà di scelta del cantiere costruttore, principio già di per sé notevole per il committente nazionale ma di massima importanza per il committente estero.

L'esercizio del credito navale è in atto affidato all'Istituto mobiliare italiano (I. M. I.), che è l'unico ente creditizio autorizzato ad esercitare il credito navale.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

Si tratta, come i colleghi sanno, di un Istituto che ha concesso per la costruzione di navi mercantili ammesse ai benefici delle leggi protezionistiche numerosi finanziamenti in valuta nazionale assistiti dalla garanzia sussidiaria dello Stato.

Ha inoltre recentemente assunto, sul mercato finanziario elvetico, un prestito di 50 milioni di franchi svizzeri, destinandolo interamente all'erogazione di mutui a favore dell'armamento libero per costruzioni navali ammesse alle provvidenze della legge del 1954, n. 522.

Ha infine esercitato, e continua tuttora ad esercitare, una gestione speciale per conto dello Stato allo scopo di eseguire delle operazioni relative ai finanziamenti speciali previsti a favore degli armatori di piccole unità sinistrati di guerra.

Si può affermare che l'I. M. I., con i finanziamenti erogati, non ha deluso le aspettative dell'armamento, anche di fronte alla mole di commesse realizzate in quest'ultimo periodo.

La tormentata legge sui danni di guerra (pubblicata il 27 dicembre 1953), alla quale ho dedicato tanta parte della mia precedente attività di Governo, solo in questi ultimi mesi ha cominciato ad avere applicazione nel settore marittimo dato che il Ministero del tesoro (prima di dare inizio alle pratiche riguardanti i beni aziendali, tra i quali sono comprese le navi ed i galleggianti) ha dato la precedenza ai beni di uso domestico.

Tuttavia il Ministero della marina mercantile ha già collaborato con le intendenze di finanza per l'istruttoria di diverse pratiche, procedendo d'accordo con l'ispettorato tecnico alla valutazione dei danni di guerra ai natanti.

Nel contempo, il Ministero ha mantenuto stretti contatti con quello del tesoro per risolvere talune delicate questioni sorte sulla interpretazione di alcune norme; inoltre, si è provveduto a determinare i rapporti (di cui alla lettera c) dell'articolo 27 nella legge citata) agli effetti della commisurazione del contributo per il ripristino delle navi e dei galleggianti. Il relativo provvedimento è stato già pubblicato.

Per il futuro assetto da dare ai servizi allo scadere delle attuali convenzioni (31 dicembre 1956), l'amministrazione non ha mancato di partecipare attivamente ai lavori del comitato nominato dal C. I. R. per il riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale.

In tale sede è stata svolta un'efficace azione diretta principalmente ad ottenere una più profonda e realistica comprensione,

specie da parte dei dicasteri finanziari, dei complessi e delicati problemi della marina mercantile, la quale ha — come è noto — il suo asse tradizionale proprio nell'armamento sovvenzionato di linea.

Per quanto attiene alla sistemazione amministrativa dei servizi di preminente interesse nazionale (è argomento sul quale l'egregio relatore ha richiamato l'attenzione della Camera) posso assicurare che l'amministrazione ha avuto cura di predisporre lo schema di convenzione in base al quale sarà regolato per il prossimo ventennio l'esercizio dei servizi.

La materia, onorevoli colleghi, merita la vostra attenzione come stamane ha richiamato particolarmente quella dell'onorevole Cafiero, mentre reclama l'attenzione del ministro come l'adempimento di un dovere.

Il nuovo congegno contrattuale dovrà contribuire a mettere le direzioni delle singole società in una posizione particolarmente sensibile alla necessità di realizzare delle gestioni ispirate ad avveduti e rigorosi criteri di economia aziendale.

In ordine ai servizi locali (istriano-triestino, Quarnaro-zaratini-garganici e sardo), i quali sono regolati da convenzioni che andranno a scadere il 31 dicembre 1956, l'amministrazione ha condotto un'analisi intesa ad accertare quali siano i servizi meritevoli di essere attivati con l'ausilio della corresponsione ai concessionari di una sovvenzione a carico dello Stato, nonché a stabilire per ciascuna linea la periodicità normale di esercizio e le caratteristiche delle unità da destinarvi.

Mentre relativamente all'organizzazione tecnico-amministrativa di questi servizi (considerato il problema sia dal punto di vista economico e sia dal punto di vista politico-sociale); si è ravvisata l'opportunità che per il prossimo ventennio le linee in questione siano raggruppate in tre settori di traffico: istriano - triestino, Quarnaro - zaratino - garganico e sardo.

Sulla base di tali conclusioni è già stato approntato tutto il lavoro preparatorio delle nuove convenzioni, e pertanto si rende ora improrogabile di promuovere l'emanazione di un disegno di legge che — a similitudine di quanto disposto dalla legge 5 gennaio 1953 sull'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati (dell'arcipelago toscano, delle isole partenopee e Pontine, delle isole Eolie e delle isole Egadi, Ustica e Pantelleria) — autorizzi il Ministero

ad affidare all'industria privata, mediante gara e licitazione privata, tutti i servizi marittimi locali ritenuti indispensabili e che vengono ora regolati dai vecchi strumenti contrattuali.

Si tratta di un lavoro preparatorio eseguito dall'amministrazione nella convinzione di poter raggiungere al più presto, anche per i settori di traffico istriano-triestino, Quarnero-zaratino-garganico e sardo, un assetto dei servizi aderenti alle reali necessità dei trasporti marittimi interessati e nella considerazione che la commissione (nominata dal Comitato interministeriale per la ricostruzione allo scopo di elaborare un progetto di riordinamento dei servizi e delle società di preminente interesse nazionale) non ha preso in esame i servizi minori; essa infatti ha ritenuto che questi servizi, per le loro peculiari caratteristiche, potranno più efficacemente essere esercitati da organismi armatoriali periferici, più agili e maggiormente solleciti delle necessità locali, che non da grandi società, principalmente impegnate nella gestione di linee di navigazione a medio e grande raggio.

Se il Ministero ha dedicato la sua massima attenzione ai problemi dei traffici di linea a medio e grande raggio, ciò non significa, però, che esso abbia trascurato l'altro importante settore dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale.

In merito, l'azione svolta è stata indirizzata a promuovere l'anticipata esecuzione dei programmi di costruzione navale cui sono tenuti i singoli concessionari dei servizi ai quali ho accennato a norma delle relative convenzioni, ed a potenziare i programmi medesimi.

Quest'azione, che ha avuto accoglimento da parte delle quattro società minori, non mancherà di produrre benefici effetti specialmente nel campo turistico, in quanto l'anticipata immissione in linea delle nuove unità, progettate *ad hoc* per corrispondere alle esigenze specifiche dei singoli servizi ai quali saranno destinate, permetterà di raggiungere l'equilibrio fra domanda ed offerta di passaggio per tutte le linee in parola, nell'interesse dell'utenza e dell'economia locale e nazionale.

Nel quadro delle provvidenze adottate ai fini della valorizzazione della Sardegna, particolare rilievo assume l'azione svolta dal Ministero per ristabilire l'efficienza dei servizi marittimi sovvenzionati per l'isola.

Il problema è stato decisamente affrontato e in parte risolto con la costruzione delle nuove motonavi.

Ma allo scopo, e poi, di assicurare una definitiva sistemazione all'intero quadro dei servizi con l'isola, il Ministero ha promosso la costruzione di due nuove unità da 5.400 tonnellate di stazza lorda tipo « regioni » rimodernate, le quali disporranno ciascuna di 667 posti-letto, vale a dire 1,4 volte l'attuale dotazione delle cinque navi dello stesso tipo già in servizio sulle linee per Cagliari e per Olbia, e di una motonave tipo « misto » a grande velocità e ad elevato rendimento economico, da assegnare alle comunicazioni marittime Porto Torres-Genova.

Con l'entrata in linea di tali nuove unità, sarà possibile portare la periodicità delle linee Civitavecchia-Cagliari e Genova-Porto Torres rispettivamente da bisettimanale a pentasettimanale e da settimanale a bisettimanale.

L'amministrazione non mancherà come non ha mancato di adottare tutti quei possibili provvedimenti ed iniziative, che si renderanno via via opportuni per conseguire una sempre maggiore aderenza degli itinerari-orari delle linee alle effettive e concrete esigenze delle popolazioni interessate.

Infatti ogni qual volta che l'incremento stagionale del movimento passeggeri da e per l'Isola lo ha richiesto sono state attivate delle corse straordinarie di rinforzo del servizio Civitavecchia-Olbia-Civitavecchia, il quale, per quanto attiene alla corrente stagione estiva, verrà potenziato, dal 7 al 20 agosto, mediante l'attivazione di tre viaggi settimanali diurni.

Infine è da far presente che allo scopo di fornire un più facile sbocco ai prodotti delle zone recentemente assoggettate a bonifica, la regione autonoma della Sardegna ha prospettato l'opportunità di attivare un servizio marittimo giornaliero tra Olbia e Civitavecchia a mezzo di due navi-traghetto con una velocità di esercizio di 16 nodi, in modo da poter compiere la traversata in 8 ore.

In relazione alla distensione che si è determinata nei nostri rapporti con la Jugoslavia (in seguito alla firma del noto *memorandum* d'intesa per un provvisorio regolamento della questione triestina) e nell'intento di favorire una auspicabile ripresa dei traffici marittimi e commerciali con le città rivierasche dell'opposta sponda adriatica, è stata promossa la ripresa dei seguenti servizi da parte della « Saim » (Società azionaria industrie marittime): linea settimanale 134 (Fiume-Pola-Trieste-Venezia); linea settimanale 135 (Ancona-Lussino-Pola-Fiume).

Le prestazioni offerte da queste due linee verranno integrate dall'esercizio settimanale

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

della linea 137, che sarà attivata, limitatamente al periodo estivo, sulla base dell'itinerario Fiume-Trieste-Venezia-Ravenna-Rimini-Ancona.

Inoltre, allo stesso scopo è stata autorizzata la società Istria-Trieste a riprendere alcune linee locali, che verranno riattivate non appena entrerà in vigore l'accordo con la Jugoslavia per il regolamento delle comunicazioni interne dell'ex territorio di Trieste, mentre da parte della società Adriatica di navigazione è stato ripreso il servizio della linea 43 (Trieste-Venezia-Ancona-Zara-Spalato-Durazzo-Bari - Brindisi - Corfù - Pireo-Patrasso-Brindisi - Bari-Durazzo - Genova-Ancona-Venezia-Trieste).

Il Ministero della marina mercantile si è preoccupato anche di segnalare alla commissione nominata dal C. I. R. per il riassetto delle linee di preminente interesse nazionale l'opportunità di ricercare, in sede politica, la possibilità di integrare il progetto del predetto Comitato con provvedimenti immediati, intesi soprattutto, nell'ambito delle provvidenze predisposte dal Governo a favore di Trieste, a riequilibrare la potenzialità dei servizi dei settori di traffico del Tirreno e dell'Adriatico, nella considerazione che questo ultimo non ha potuto conseguire nel dopoguerra il regolare sviluppo delle sue naturali possibilità economiche unicamente a motivo delle sfavorevoli circostanze di ordine politico.

In coerenza con tale indicazione programmatica, sono già state date le opportune disposizioni per il ripristino — a partire dal mese di ottobre prossimo — della tradizionale linea celere da passeggeri 182 (Trieste-Venezia-Halifoy-New York), a mezzo delle due motonavi, con partenza dal capolinea triestino ogni 20 giorni.

Con siffatto provvedimento, Trieste verrà restituita alla sua eminente posizione di porto capolinea di uno dei due più importanti servizi passeggeri nazionali per gli Stati Uniti e il Canada, ciò che non mancherà di richiamare in quella città cospicue correnti turistiche ed emigratorie.

Inoltre Trieste godrà dello sviluppo delle sue attività portuali per effetto della sua posizione di porto di armamento dei due transatlantici. A questo proposito giova mettere in evidenza che, per attenuare i riflessi negativi che subirà l'economia marittima partenopea in conseguenza dello spostamento da Napoli a Trieste di alcune unità, è stato deciso che Napoli divenga porto d'armamento delle turbonavi *Conte Biancamano* e *Conte Grande*.

Infine è stato promosso il potenziamento della linea commerciale 191 (Trieste-Brasile-Plata), mediante il noleggio di quattro navi tipo *Liberty*, in modo che la linea stessa possa essere esercitata con regolare periodicità mensile, come previsto dalla convenzione in vigore con la società Italia. A Trieste diciamo che il Governo avverte, come ha già affermato il Presidente del Consiglio, la urgenza e la importanza dei problemi del suo porto, che sono i problemi stessi dell'avvenire della città marinara.

A proposito dei servizi sovvenzionati e della ripresa dei traffici adriatici, ho ascoltato con interesse gli interventi degli onorevoli Colitto, Gatto, Gianquinto, Semeraro Santo, e Graziadei. Ne trarrò conseguenza di consapevole preoccupazione e di attento studio.

Nel campo sindacale rivestono particolare importanza due accordi stipulati in data 2 agosto 1954 tra il sindacato generale armatori e le due maggiori associazioni sindacali della gente di mare (Federazione italiana lavoratori del mare e Federazione gente del mare), con i quali si è attuato un conglobamento, unito a miglioramenti, delle retribuzioni del personale marittimo arruolato a paga fissa, e sono state risolte altre questioni varie, da tempo in sospenso.

Accordi simili, nella sostanza, in quanto anche con essi è stato attuato un conglobamento delle precedenti varie voci componenti la retribuzione, sono stati concordati dalla Federazione nazionale degli armatori con le corrispondenti associazioni della gente di mare, in data 27 novembre 1954.

In data 7 febbraio scorso, a cura del sindacato generale armatori e delle due associazioni della gente di mare, si è pervenuti anche al conglobamento delle paghe degli equipaggi imbarcati sui rimorchiatori di imprese armatoriali confederate nel sindacato stesso.

Infine, in data 12 maggio 1955, sono stati stipulati, dalle competenti associazioni sindacali di categoria, degli accordi con i quali sono state rielaborate e migliorate, in alcuni punti, le retribuzioni del personale di stato maggiore delle unità mercantili.

Risulta, altresì, che le suddette associazioni sindacali hanno in corso dei lavori, ormai in fase avanzata, per la stesura di nuovi testi aggiornati dei vigenti contratti nazionali di lavoro per gli equipaggi delle navi da carico e da passeggeri, i quali, risalendo rispettivamente agli anni 1931 e 1932, hanno, ovviamente, subito da allora numerose e, talvolta, profonde modifiche in base a successivi accordi, sicché una loro rielaborazione integrale sarà

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

quanto mai utile per una maggiore chiarezza nel campo dei rapporti del lavoro marittimo.

Un'apposita commissione, presieduta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale, di cui fanno parte i rappresentanti delle associazioni sindacali interessate, ha tenuto frequenti riunioni per l'esame dei problemi relativi alla disoccupazione marittima.

Attualmente è in corso la raccolta di dati statistici relativi ai marittimi iscritti nei turni di collocamento della gente di mare.

Sempre in materia di collocamento della gente di mare, in accordo con la R. A. I., sono state estese ad alcuni centri marittimi minori le trasmissioni giornaliere delle notizie relative alla chiamata all'imbarco degli iscritti ai turni, già in atto per i principali porti italiani. Tali trasmissioni mettono i marittimi interessati in condizione di seguire le chiamate senza essere soggetti a spese per recarsi nella località ove ha sede l'ufficio di collocamento.

In materia di previdenza marinara sono stati iniziati studi allo scopo di accertare la possibilità e la convenienza di una riforma che, fermi mantenendo i principi sui quali poggia l'attuale sistema della previdenza, immetta i marittimi, ai fini di un trattamento base, nella comune assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

Tale riforma, che non dovrebbe modificare il vigente sistema di contribuzione e di pensionamento dei marittimi, avrebbe il risultato di assicurare alle pensioni marinare, in particolare a quelle di importo minimo, il concorso dello Stato nella misura in cui il concorso stesso opera in favore dei pensionati della generale assicurazione obbligatoria.

Verrebbe conseguentemente reso meno grave l'attuale squilibrio fra le entrate e le uscite della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

In sede di riforma si avrà cura di introdurre nella previdenza dei marittimi numerose disposizioni, già formulate, che integrano e perfezionano la legge 25 luglio 1952, n. 915, e creano le basi per un efficiente lavoro di unificazione delle varie leggi esistenti nel capo di detta previdenza.

Durante l'esercizio 1954-55 è continuato il rinnovamento del naviglio peschereccio.

Sono state accolte tutte le domande di ammissione ai benefici di legge presentate nei termini per la sostituzione di apparati motori su motopesca in esercizio aventi i requisiti previsti.

La situazione dell'armamento peschereccio è stata attentamente esaminata dall'ammini-

strazione allo scopo di risolvere il relativo problema, posto, da un lato, dal ceto armatoriale e, dall'altro, dai cantieri navali specializzati in lavori in legno.

Le richieste armatoriali sono motivate dalla urgente necessità di incrementare o rinnovare i motopescherecci, ormai logorati dal tempo, con i benefici previsti dalla legge del 1949, non potendo invocare la legge del 1954, in quanto quest'ultima, per le costruzioni in legno, prevede solo limitate ed indirette provvidenze per cui, venendo a mancare i necessari contributi, gli armatori si trovano nella impossibilità di attuare tale rinnovamento.

I costruttori, dal canto loro, richiedono nuovo lavoro avendo gli scali pressoché vuoti, in quanto hanno in parte ultimato le costruzioni ammesse ai benefici della legge n. 212.

Allo scopo di incrementare questo rinnovamento è stata emanata la legge del 28 giugno 1955, che consente di aumentare il limite di spesa di un miliardo, previsto dalla legge del 1953, elevandolo a lire 2.200 milioni.

Sarà possibile costruire nuove navi da pesca con apparati motori mai usati, ovvero nuovi scafi sui quali potranno essere installati apparati motori usati, in piena efficienza, provenienti da altri scafi.

L'ammissione ai benefici potrà essere concessa sia in base alle domande già presentate nei termini stabiliti dalla legge del 1953, sia in base a nuove domande presentate entro trenta giorni dall'entrata in vigore del nuovo provvedimento.

Per andare incontro alle giuste esigenze dell'industria peschereccia, che attraversa un periodo di grave crisi, e per assicurare, nello stesso tempo, per considerazioni di carattere politico-sociale, possibilità di lavoro e di vita alla numerosa e benemerita categoria dei pescatori, l'amministrazione ha interessato il Tesoro perché venga disposto un ulteriore stanziamento di fondi, nella misura di almeno altri 20 milioni, da utilizzare — ai termini della legge 10 gennaio 1952, n. 16 — per la corresponsione dei contributi nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci.

Il Ministero del tesoro ha comunicato la propria adesione. È stato predisposto il relativo provvedimento legislativo, che attualmente trovasi all'esame del Senato.

La previdenza a favore dei pescatori che abbiano un rapporto di lavoro è stata regolata dalla legge del 1952, n. 215, la quale, se ha incontrato il favore da parte dei lavo-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

ratori, è stata accolta con ampie riserve da parte dell'armamento peschereccio, che ritiene insostenibili gli oneri derivanti dalla applicazione della legge. Si è venuta così a creare una situazione delicata, determinata dal mancato pagamento da parte dell'armamento dei contributi scaduti. Il Ministero della marina mercantile — come, del resto, quello del lavoro e della previdenza sociale — è intervenuto presso la Cassa nazionale della previdenza marinara per evitare ogni ricorso alle procedure esecutive. E, in effetti, la Cassa ha finora concesso le più lunghe agevolazioni limitando il ricorso alla procedura coattiva solo a pochi armatori.

La questione riguardante la misura dei contributi dovuti in materia di previdenza, oltre che dal punto di vista degli oneri che derivano alla categoria che contribuisce, deve essere esaminata anche da quello delle prestazioni che fanno carico all'ente previdenziale, cui spetta provvedere alla sussistenza nel proprio bilancio dell'equilibrio fra entrate ed uscite. A questo proposito non va dimenticato che i contributi per i natanti minori addetti alla pesca solo in parte coprono gli oneri cui l'I. N. P. S. deve far fronte, per cui la situazione deve essere fronteggiata facendo ricorso ad altri fondi.

Ad ogni modo, d'intesa con il Ministero del lavoro e con l'Istituto nazionale della previdenza sociale si sta esaminando il problema della riduzione del carico contributivo previdenziale per il naviglio inferiore alle 300 tonnellate.

I problemi della piccola pesca hanno subito attratto la mia attenzione, forse per una mia costante vocazione sociale, certo per il fatto che i lavoratori autonomi della pesca, non protetti da alcun rapporto di lavoro, sono particolarmente bisognosi di assistenza e di conforto morale: essi vivono spesso come atomi dispersi; eppure essi rappresentano una innegabile risorsa morale, che giustamente richiama l'attenzione del Parlamento e, a mio giudizio, deve richiamare la pensosa cura del Governo.

Accenno a qualche problema in cui più vivo si appalesa il loro disagio, come ha dimostrato anche la discussione sul bilancio che ci tiene occupati.

Mentre i pescatori imbarcati su natanti che esercitano la pesca di altura beneficiano del trattamento previdenziale previsto dalla legge del 1952 sulla sistemazione della previdenza marinara, più difficile si presenta, per quanto attiene alla previdenza, la situazione dei pescatori addetti alla piccola pesca, per

i quali non trova applicazione la citata legge n. 915 del 1952. Si sta studiando la possibilità di estendere anche a questa categoria il trattamento previdenziale previsto dalla legge stessa. Occorre, però, superare gravi difficoltà sia di carattere finanziario, in ordine al reperimento dei fondi necessari, sia di carattere tecnico, per precisare gli aventi diritto alla previdenza.

Un progetto di legge, ad iniziativa degli onorevoli Ferrara e Scalia, è stato presentato alla Camera dei deputati per assicurare l'assistenza previdenziale anche ai lavoratori addetti alla piccola pesca. A tale progetto il Ministero ha già dato la propria adesione di massima. Ad ogni modo occorre notare che i pescatori, riuniti in cooperative, beneficiano già dell'assicurazione sociale obbligatoria e che essi fruiscono anche degli assegni familiari.

Per gli addetti alla piccola pesca occorrono particolari provvidenze, sia perché essi non possono offrire le normali garanzie, sia perché hanno particolarmente bisogno di piccolo credito d'esercizio per trarne aiuto nei periodi in cui non è possibile esercitare la pesca, anche per sottrarli alle pretese smodate degli speculatori. È un problema di natura particolarissima, alla di cui soluzione, posta in studio, dovrebbero contribuire intensamente le casse dei mercati.

Il Ministero della marina mercantile è intervenuto presso il Ministero dei lavori pubblici per appoggiare tutte le iniziative dell'Istituto nazionale per la casa dei pescatori, che si propone la costruzione di case per pescatori in diversi centri pescherecci, particolarmente per quelli addetti alla piccola pesca.

La costruzione delle case stesse è stata già iniziata, e in taluni centri si è proceduto già alla consegna degli appartamenti ai pescatori più bisognosi.

In corso di ultimazione risultano i lavori per la costruzione di altri alloggi a Termoli, Forio di Ischia, Lucrino e Gela. È già stato impostato un programma di costruzioni — per il quale sono stati ottenuti i contributi da parte dello Stato e i relativi finanziamenti — a Terracina, Vico Equense, Porto San Giorgio, Taranto.

È previsto inoltre un programma per l'importo di lire 600.000.000, suddiviso in due esercizi, per la costruzione di case per pescatori in otto centri della Sardegna. Per la realizzazione di questo programma l'Istituto ha ottenuto un mutuo di lire 200.000.000, mentre la regione sarda ha erogato un contributo di lire 200.000.000 ed altrettanto ha concesso lo Stato.

Penso che il programma di azione debba proseguire, nella speranza di potere dare ai pescatori, entro i limiti del possibile, le case di abitazione e la casa sociale, che sia luogo di incontro e di educazione civile e professionale.

Per la piccola pesca, bisognosa di particolari aiuti, lo Stato ha provveduto ad assicurare alla Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca un contributo annuo di lire 50 milioni a decorrere dall'esercizio finanziario 1954-55 (legge 3 marzo 1955 n. 247). Questo Ente, il cui statuto sarà rielaborato in relazione alle nuove esigenze, non aveva ottenuto nel dopoguerra alcuna sovvenzione.

Sono state, quindi, assicurate le basi finanziarie, sia pure modeste, per l'espletamento di attività a favore della piccola pesca, compreso il credito.

Per lo stesso settore della piccola pesca, allo scopo di conseguire il miglioramento tecnico ed economico dei natanti, la legge 13 luglio 1954, n. 560, ha previsto l'intervento statale per agevolare la sostituzione dei motori a benzina con quelli a gasolio più economici. La legge stessa ha previsto uno stanziamento di 800 milioni per le operazioni creditizie. I termini per la presentazione delle domande per l'ammissione dei benefici della legge sono da poco scaduti e l'amministrazione della marina mercantile procederà rapidamente all'attuazione delle agevolazioni di legge.

Gli onorevoli Gatto, Caiati, Gibotto, Caccuri hanno dato più forza e più calore agli intendimenti che mi animano a proposito dei lavoratori della pesca. Ho motivo di ringraziarli e di impegnarli a collaborare con me.

Al complesso ordine del giorno dell'onorevole Caiati, riguardante la piccola pesca, credo di avere risposto nelle singole sue parti.

All'onorevole Gatto debbo dire che dedicherò la mia attenzione ai porti pescherecci, che hanno formato oggetto di uno studio accurato del sottosegretario Terranova.

Onorevoli colleghi, la politica marinara è una delle espressioni del processo produttivo di una nazione come la nostra e perciò essa merita di essere studiata spesso alla sorgente dei singoli fenomeni che la interessano.

Se volessimo ricorrere a esempi indicativi potremmo dire che il problema delle linee marittime è inseparabile da quello dei trasporti su strada rotabile; che il problema dei cantieri navali è inseparabile dal quadro complesso dell'industria nazionale; che la vita dei lavoratori della pesca, volendola noi

degnata di quello che potremo chiamare lo Stato sociale, dovrà necessariamente attingere alla collaborazione, oltre che della marina mercantile, dei lavori pubblici per l'edilizia e della Cassa per il Mezzogiorno per quanto concerne le scuole professionali.

Desidero che la mia opera parta da questi presupposti perché io abbia coscienza, la più sicura possibile, dei traguardi, sia pure modesti, da raggiungere; perché io possa, in un domani prossimo, darvi conto di problemi avviati a soluzione.

Io credo di avere qualificato in senso sociale e democratico la mia azione futura nel momento stesso in cui ho esortato « tutti coloro che vivono la vita dei traffici marittimi — nel raccoglimento degli studi o nei servizi attivi — a indicarmi qualsiasi provvedimento inteso a migliorare la struttura complessa della marina mercantile, facendomi pervenire le loro proposte a mezzo degli organi del Ministero ».

Da questa collaborazione e dal voto del Parlamento io mi auguro di poter trarre motivo di forza e luce di ispirazione per l'opera di domani. (*Vivissimi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Di quelli presentati dagli onorevoli Semeraro Santo, Maniera, Calandrone Pacifico, Caiati e Gianquinto è già stata data lettura nel corso di questa seduta. Si dia lettura dei rimanenti.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

La Camera

impegna

il ministro della marina mercantile a intervenire presso le capitanerie di porto di Gaeta e di Formia affinché cessino la illegale procedura di vietare ai motopescherecci del compartimento di Salerno, adibiti alla pesca del pesce turchino, di pescare nelle loro acque.

AMENDOLA PIETRO.

La Camera

fa voti

perché la gestione dei mercati all'ingrosso del pesce venga attribuita alle organizzazioni cooperativistiche dei produttori ittici.

CAPALAZZA, MANIERA.

La Camera,

rilevata la necessità di una migliore formazione professionale delle nuove leve del lavoro marittimo nonché di un più adeguato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

addestramento degli equipaggi sia della marina peschereccia che di quella di cabotaggio; rilevata la necessità d'incoraggiare l'industria della pesca, tuttora assai deficiente nell'Italia meridionale;

rilevata l'urgenza di potenziare al massimo i cantieri navali del Mezzogiorno,

fa voti

perché:

a) sia promosso ed incoraggiato un regolare apprendistato per le varie categorie di bassa forza di bordo, valendosi delle scuole professionali marittime, da potenziarsi ed attrezzarsi adeguatamente;

b) sia favorita dalle capitanerie di porto la concessione di aree demaniali per la costruzione di manufatti da destinare all'industria della pesca;

c) siano potenziati i cantieri navali dell'Italia meridionale;

d) specificatamente l'onorevole ministro della marina mercantile intervenga autorevolmente per il completamento dello scalo di alaggio nella zona dei cantieri navali molfettesi in provincia di Bari e siano concesse congrue assegnazioni di natanti con relativo finanziamento.

CACCURI.

La Camera,

considerata la situazione venutasi a determinare, dopo l'ultimo conflitto mondiale, nella nostra marina mercantile che fu distrutta, in gran parte, per lo sforzo bellico sostenuto dalla nazione;

considerato che tutta l'attività cantieristica fu paralizzata per ragioni economiche, per i danni causati dalle distruzioni aeree, e anche perché, a suo tempo, le attrezzature erano state trasformate, in gran parte, per produrre nuovi materiali da guerra;

tenuto presente che il Ministero della marina mercantile ha svolto opera coerente e meritoria per risolvere i sopracennati problemi;

considerato che, a tale sforzo, ha preso viva parte, oltre il ministro interessato, tutto il personale del dicastero,

ritiene

di dover rivolgere un vivo plauso al ministro e a tutti i suoi collaboratori, di ogni ordine e grado, per avere ridato, in così breve tempo, la primiera potenza alla flotta mercantile italiana che è ritornata a solcare tutti i mari del mondo, nell'interesse dell'economia nazionale e avere ridato, con la legge sulle costruzioni navali, nuova forza vitale a tutti i can-

tieri interessati, nonché la sicurezza ai lavoratori, delle due grandi branche, di un lavoro continuo e redditizio; approva l'opera sinora svolta e invita il ministro a proseguire sulla strada intrapresa dai suoi predecessori.

PRIORE.

La Camera,

considerata l'importanza che rivestirebbe per l'economia della capitale, nonché per quella delle provincie del Lazio, dell'Umbria, degli Abruzzi e della Sardegna, il funzionamento, a Civitavecchia, di un porto ben attrezzato e moderno,

invita il Governo,

in armonia con quanto da tempo viene richiesto dai comuni, dalle provincie, dalle camere di commercio delle zone interessate e con quanto è stato d'altra parte proposto in due provvedimenti di iniziativa parlamentare:

a) a predisporre gli atti necessari per la costituzione di un consorzio autonomo del porto di Civitavecchia per l'esecuzione e la gestione delle opere previste nel piano regolatore già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) a istituire in Civitavecchia un punto franco;

c) a istituire in Civitavecchia, e in relazione con lo sviluppo delle attività portuali, una zona industriale.

CINCIARI RODANO MARIA LISA, NATOLI ALDO.

PRESIDENTE. Gli ultimi due ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Circa l'ordine del giorno Amendola Pietro, comunico che la regolazione della pesca di interesse locale è stata da qualche mese deferita alle commissioni provinciali in base ai provvedimenti relativi al decentramento della pubblica amministrazione. È stata emessa ordinanza che riserva ai pescatori della provincia la pesca con fonti luminose. Si tratta, come dicevo ieri in privato al presentatore dell'ordine del giorno, di forti contrasti di interessi fra addetti alla piccola pesca di Gaeta e di Salerno, questi ultimi dotati di mezzi più potenti per la cattura del pesce. Il Ministero si sta interessando per la composizione delle vertenze.

Circa l'ordine del giorno Maniera, dichiaro che il contenuto dello stesso formerà oggetto

di attento esame da parte del Ministero. Più che un regolamento si tratta di fare delle leggi apposite.

Circa l'ordine del giorno Capalozza, dichiaro di accettarlo come raccomandazione. Occorrerà prendere accordi col Ministero dell'interno, il quale mi pare sia interessato alla questione.

Circa l'ordine del giorno Calandrone Pacifico e Graziadei, dichiaro che esso sarà oggetto di studio da parte mia. Prego, pertanto, gli onorevoli Calandrone e Graziadei di non insistere e di accontentarsi di questa mia espressione di buona volontà.

GRAZIADEI. Lo accetta come raccomandazione?

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Sì, tuttavia dovrei sottilizzare dicendo che lo accetto come raccomandazione per il contenuto, ma non per la forma.

PRESIDENTE. Raccomandazione è una espressione convenzionale. Opportunamente il mio autorevole predecessore aveva soppresso la raccomandazione. Noi ci proponiamo di cercare col Governo in avvenire una formula parlamentariamente e politicamente più corretta.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Circa l'ordine del giorno Caccuri, dichiaro di accettarlo come raccomandazione, ma a patto però che l'espressione usata «bassa forza di bordo» voglia significare gradi minori.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Caiati.

Circa l'ordine del giorno Gianquinto dichiaro che esaminerò la possibilità di ulteriori provvedimenti oltre quelli adottati per la città di Venezia. L'accetto quindi a titolo di raccomandazione. Così pure dicasi per lo ordine del giorno Semeraro Santo.

Sull'ordine del giorno Priore, non posso naturalmente pronunciarmi e ringrazio il proponente.

L'ordine del giorno Cinciari Rodano formerà oggetto di esame da parte della mia amministrazione e delle altre competenti. Lo porrò quindi allo studio.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che siano posti in votazione.

Onorevole Amendola Pietro?

AMENDOLA PIETRO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Capalozza, insiste per l'ordine del giorno Maniera di cui ella è cofirmatario?

CAPALOZZA. Non insisto; non insisto nemmeno per il successivo ordine del giorno di cui sono primo firmatario.

PRESIDENTE. Onorevole Graziadei, insiste per l'ordine del giorno Calandrone Pacifico, di cui ella è cofirmatario?

GRAZIADEI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caccuri?

CACCURI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caiati?

CAIATI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gianquinto?

GIANQUINTO. Non insisto, sperando che non si tratti di una raccomandazione, per così dire, «fasulla».

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro Santo?

SEMERARO SANTO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Priore?

PRIORE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cinciari Rodano?

CINCIARI RODANO MARIA LISA. Non insisto, onorevole ministro, purché non avvenga come è avvenuto con il suo predecessore, che per tre o quattro anni si è limitato a studiare il problema. Non vorrei che occorressero altri tre o quattro anni di studio.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1955-56, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, *Segretario*: (Vedi stampato n. 1431).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 717.320.000.

Debito vitalizio, lire 393.000.000.

Spese per la Marina mercantile, lire 62.500.000.

Spese per le Capitanerie di porto, lire 869.845.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 17.330.300.000.

Spese per la pesca, lire 22.800.000.

Spese diverse, lire 200.000.

Totale del Titolo I - Parte ordinaria, lire 19.395.965.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese per la Marina mercantile, lire 8.340.000.000.

Spese per la pesca, lire 3.054.000.

Spese diverse, lire 5.060.240.000.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 13.403.294.000.

Categoria II. *Movimento di capitali*. —

Partite che si compensano con l'entrata, lire 20.000.000.

Totale della Categoria II - Movimento di capitali, lire 20.000.000.

Totale del Titolo II - Parte straordinaria, lire 13.423.294.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 32.819.259.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordinaria, lire 32.799.259.000.

Categoria II. - Movimento di capitali, lire 20.000.000.

Totale generale, lire 32.819.259.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli ed il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1955-56.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario in corso.

GUADALUPI, *Segretario*, legge: (V. *stampato n. 1431*).

PRESIDENTE. Non vi è riassunto per titoli. Il totale della spesa è di lire 29.425.000; quello dell'entrata è di pari importo.

È così approvato il bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario in corso.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

Per l'esercizio finanziario 1955-56 sono autorizzate le seguenti spese straordinarie:

lire 5.000.000.000 per contributi previsti dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante

provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento;

lire 40.000.000 per il pagamento delle spese per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522.

(È approvato).

ART. 3:

Per l'esercizio finanziario 1955-56 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 20.000.000.

(È approvato).

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

Sui lavori della Camera.

PRESIDENTE. Informo che, grazie all'intenso ritmo dei lavori delle Commissioni e dell'Assemblea, si può iniziare ora la discussione dell'ultimo bilancio iscritto all'ordine del giorno, ossia quello della giustizia, con la ragionevole previsione di ultimarla entro domani venerdì o sabato.

Saranno inoltre discussi domani alcuni provvedimenti che richiedono una particolare sollecitudine.

Dopo le votazioni a scrutinio segreto conclusive delle discussioni che avranno luogo domani o sabato, la Camera potrà aggiornarsi per la sospensione estiva dei lavori.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1955-56. (1424).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1955-56.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, verso la fine della sua lucida elaborata relazione, per cui desidero esprimere al relatore i miei più cordiali complimenti, l'onorevole Foderaro, occupandosi dell'ordinamento delle professioni di avvocato e di

procuratore, ricorda che con decreto ministeriale del 20 ottobre 1953 venne nominata una commissione con l'incarico di rivedere, per il definitivo aggiornamento e coordinamento, il progetto di ordinamento delle professioni forensi, formulato da una precedente commissione presieduta dall'onorevole Tosato. « Intanto — si legge nella relazione — in attesa che tale commissione possa compiere ed ultimare il suo difficile e delicato lavoro, sono stati presentati alcuni progetti di legge di portata limitata a determinati problemi, mentre altri provvedimenti pare siano in elaborazione anche presso il Ministero di giustizia. Così è allo studio un progetto di legge per l'attribuzione della personalità giuridica di diritto pubblico agli Ordini di tutte le professioni. Al Senato, poi, il 9 marzo 1955, è stato presentato un disegno di legge concernente modifiche all'ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore. Tali modifiche sono intese, fra l'altro, a riportare a due anni il periodo di pratica occorrente per l'ammissione agli esami di procuratore legale ed a decentrare le nomine delle commissioni esaminatrici per gli esami in parola — che le vigenti disposizioni attribuiscono al ministro di grazia e giustizia — demandandole ai presidenti di corte d'appello ».

Desidero io ora soffermarmi brevemente, con questo mio intervento, sull'argomento, sottolineando alcuni punti, nei confronti dei quali sembrami indilazionabile una nuova precisa disciplina.

1º) Occorre, anzitutto, risolvere il problema della limitazione degli albi. Tale limitazione venne disposta dall'articolo 19 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578. Ma con decreto legislativo luogotenenziale 7 novembre 1944, n. 215, venne « temporaneamente » sospesa l'applicazione delle norme concernenti la limitazione del numero dei posti, da convenire annualmente per iscrizione o per trasferimento negli albi dei procuratori.

Un intervento del legislatore qui assolutamente occorre, perché è ridicolo che si continui a parlare di sospensione temporanea di norme, che non si applicano ormai da dieci anni.

Legata a ciò è la disposizione dell'articolo 24 del regio decreto-legge n. 1578 del 1933, secondo cui l'iscrizione nell'albo dei procuratori dev'essere chiesta da ciascuno dei vincitori del concorso entro 30 giorni dalla pubblicazione della graduatoria. È evidente che, se non si parlerà più di concorsi e

di graduatorie, la norma non avrà più ragion d'essere. Sarebbe, comunque, opportuno stabilire sempre un termine, entro il quale chi ha superato l'esame di idoneità deve chiedere l'iscrizione nell'albo.

2º) A proposito dei requisiti per l'iscrizione nell'albo dei procuratori, l'articolo 17 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, nell'elencarli, prescrive che l'aspirante deve dimostrare non solo di avere conseguito l'idoneità nell'esame, ma anche (n. 5) di avere compiuto lodevolmente e proficuamente un periodo di pratica, frequentando lo studio di un procuratore ed assistendo alle udienze civili e penali della corte d'appello o del tribunale almeno per due anni consecutivi posteriormente alla laurea, ovvero di avere esercitato per lo stesso periodo di tempo il patrocinio davanti alle preture ai sensi dell'articolo 8». Questa norma va evidentemente modificata, perché, se occorre dare la prova di avere eseguito il prescritto periodo di pratica per poter sostenere l'esame di abilitazione all'esercizio della professione di procuratore, è inutile dare di nuovo quella prova, quando si chiede la iscrizione nell'albo dei procuratori.

3º) Lo stesso articolo 17 impone che l'aspirante deve, fra l'altro, « avere la residenza nel capoluogo del circondario, nel quale si chiede l'iscrizione ». La stessa norma è dettata dallo stesso articolo 10, nel quale si legge che « il procuratore deve risiedere nel capoluogo del circondario del tribunale, al quale è assegnato ». Tale articolo, però, aggiunge che « il presidente del tribunale, sentito il parere del consiglio dell'ordine, può autorizzarlo a risiedere in un'altra località del circondario, purché egli abbia nel capoluogo un ufficio presso un altro procuratore ». Da ciò si ricava che l'aspirante alla iscrizione all'albo di procuratore, il quale abbia avuto sempre la sua residenza non nel capoluogo ma in un comune della circoscrizione del tribunale, dovrebbe, per poter ottenere detta iscrizione, trasferire la sua residenza nel capoluogo, salvo, poi, a seguito di parere del consiglio e di autorizzazione del presidente del tribunale, a ritrasferire la sua residenza nel comune originario. I consigli dell'ordine spesso non si preoccupano della residenza e procedono alla iscrizione all'albo anche di aspiranti non residenti nel capoluogo, purché, però, abbiano in questo un recapito presso altro procuratore. Questa... violazione della legge si è rivelata utile e necessaria, in quanto ha consentito e consente a popolazioni non vicine al capoluogo di servirsi dell'opera di legali preparati. E nessun inconveniente ha deter-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

minato, specie oggi che gli sviluppati mezzi di comunicazione consentono al procuratore di essere facilmente presente nel capoluogo per l'espletamento della sua attività professionale. Sarebbe, pertanto, opportuno modificare i due articoli nel senso che l'aspirante all'iscrizione debba provare di avere la residenza in un qualsiasi comune del circondario con l'obbligo di un recapito presso un altro procuratore, residente nel capoluogo.

4°) E ancora nel ripetuto articolo 17 del regio decreto-legge n. 1578 si legge che l'aspirante « non deve avere svolto una pubblica attività contraria agli interessi della nazione ». La norma risente del clima, nel quale fu emanata, e può considerarsi implicitamente abrogata nel clima di democrazia e di libertà, nel quale viviamo. Chi del resto è di « condotta specchiatissima ed illibata » (e tale deve essere per legge chi aspira alla iscrizione in un albo professionale) non può di certo « avere svolto una pubblica attività contraria agli interessi della nazione. È necessario, pertanto, eliminare quello indicato dai requisiti necessari per la iscrizione nell'albo dei procuratori.

5°) L'articolo 35 del regio decreto 22 gennaio 1934, n. 37, dispone che nella domanda per la iscrizione negli albi l'aspirante deve dichiarare, sul suo onore, che non si trova in alcuno dei casi di incompatibilità stabiliti dal regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578. Occorre completare la norma, ricordando anche i casi di incompatibilità stabiliti dalla legge 22 gennaio 1934, n. 36; e sarebbe, a mio avviso, opportuno che l'aspirante assumesse sul suo onore l'impegno di denunciare al consiglio dell'ordine i casi di incompatibilità, in cui dopo la iscrizione venisse a trovarsi.

6°) Circa la durata della pratica, occorre coordinare l'articolo 17 del regio decreto-legge n. 1578 del 1933, il successivo articolo 18 e l'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, numero 374.

Secondo il predetto articolo 17, il periodo della pratica doveva avere la durata di tre anni consecutivi posteriormente alla laurea e la si effettuava frequentando lo studio di un procuratore ed assistendo alle udienze civili e penali della corte di appello o del tribunale, ovvero esercitando il patrocinio davanti alle preture. L'articolo 18, poi, dispone che, ai fini di tale pratica, può tener luogo della frequenza dello studio di un procuratore la frequenza, per un periodo, però, non superiore ad un anno, di un seminario od

altro istituto costituito presso una università statale, nei quali siano speciali corsi riconosciuti con decreto del ministro di grazia e giustizia.

Senonché con l'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 374, venne disposto che il periodo di pratica occorrente per l'ammissione agli esami di procuratore fosse temporaneamente ridotto ad un anno. Ora, tale pratica — ci si domanda — deve essere effettuata nello studio di un procuratore, può essere effettuata come dispone il ricordato articolo 18, o deve essere effettuata per metà almeno nello studio di un procuratore, e per il resto nell'altro modo? Da qui la necessità del coordinamento.

Ma, a parte il coordinamento, occorre risolvere il problema della durata della pratica. Il periodo di pratica venne, come ho ricordato, ridotto temporaneamente ad un anno. Ora, è incredibile che si possa parlare di riduzione « temporanea », quando tale riduzione viene ormai effettuata da sette od otto anni!

7°) Occorre anche precisare se la deliberazione del consiglio dell'ordine, con cui viene accolta o respinta la domanda di iscrizione nell'albo, debba ancora essere notificata, come dispone il ricordato articolo 24 del regio decreto-legge n. 1578 del 1933, all'interessato ed al procuratore della repubblica.

8°) A proposito della elezione dei membri del consiglio dell'ordine, occorre chiarire quando deve ritenersi valida l'eventuale votazione di ballottaggio. Occorre fissare per essa un'adunanza in prima convocazione, che sarà valida, se interverrà una metà almeno degli iscritti, ed anche una in seconda, da tenersi almeno tre giorni dopo la prima, la quale sarà valida, se interverrà almeno un quarto di essi? L'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 382, disponendo che l'avviso di convocazione dell'assemblea per l'elezione del consiglio deve stabilire il luogo, il giorno e l'ora dell'adunanza in prima convocazione e, occorrendo, in seconda, nonché il luogo, il giorno e l'ora per l'eventuale votazione di ballottaggio, lascia molto perplessi. Forse sarebbe opportuno chiarire che per tale votazione occorre stabilire il luogo, il giorno e l'ora dell'adunanza in prima convocazione e, occorrendo, in seconda, e che la validità dell'una e dell'altra è disciplinata come le precedenti. Non sarà forse necessario, per altro, che fra l'una e l'altra decorrano i tre giorni, di cui innanzi si è parlato.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

9°) L'articolo 92 del regio decreto legge 27 novembre 1933, n. 1578, dispone che « è data facoltà ai consigli dell'ordine di stabilire tasse speciali per i pareri nelle liquidazioni degli oneri di avvocato e per il rilascio dei certificati e delle copie degli atti e documenti relativi ai procedimenti disciplinari ». Il provento di queste tasse è attribuito ai consigli.

L'articolo 92 aggiunge due norme. La prima è quella, secondo la quale le deliberazioni riguardanti dette tasse « devono essere approvate dal primo presidente della corte di appello, previo parere del consiglio nazionale forense e, dopo l'approvazione, sono comunicati, a cura del consiglio, al ministro di grazia e giustizia e sono comunicate, a cura dello stesso consiglio nazionale, al ministro del lavoro e della previdenza sociale ».

La seconda è quella, secondo la quale « non può essere imposta alcuna tassa relativamente alla iscrizione negli albi professionali e nei registri dei praticanti ».

Ora, l'articolo 7 del decreto legislativo luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 382, nel disciplinare di nuovo la materia, stabilisce che il consiglio, « entro i limiti strettamente necessari a coprire le spese dell'ordine o collegio, poteva stabilire una tassa annuale, una tassa per l'iscrizione nel registro dei praticanti procuratori e per l'iscrizione nell'albo, nonché una tassa per il rilascio di certificati e dei pareri per la liquidazione degli onorari ».

Dispose ancora che « nessun pagamento, oltre quelli di cui innanzi, poteva essere imposto o riscosso per l'esercizio della professione a carico degli iscritti nell'albo ».

Due osservazioni vanno qui fatte.

La prima: la norma dovrebbe essere modificata. Sarebbe opportuno che il professionista, il quale guadagna di più, contribuisse alle spese dell'ordine più del professionista che guadagna di meno. All'uopo si potrebbe disporre che il consiglio può porre una tassa a carico del professionista per ogni causa civile che iscrive a ruolo e per ogni causa penale che difende.

La seconda: avendo l'articolo 7 predetto regolato l'intera materia, deve ritenersi che abbia implicitamente abrogato l'articolo 92 del decreto n. 1578 del 1933. Le deliberazioni del consiglio in materia debbono, pertanto, ritenersi definitive senza bisogno di ulteriore approvazione.

10°) I laureati in giurisprudenza, che siano praticanti procuratori, sono ammessi — in virtù dell'articolo 8 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578 — ad esercitare,

per un periodo di tempo non superiore a quattro anni dalla laurea, il patrocinio davanti alle preture del distretto della corte di appello e sezioni distaccate, nel quale sono iscritti per la pratica, comprese quelle dei comuni sedi di tribunale o capoluoghi di provincia. Per un periodo di tempo, adunque, non superiore a quattro anni dalla laurea. La norma va corretta. È giusto che il patrocinio sia limitato nel tempo, ma il *dies a quo* non mi pare che debba essere il giorno della laurea, ma quello in cui ha inizio e cioè il giorno del giuramento, che chi chiede di effettuarlo è tenuto a prestare.

11°) I praticanti procuratori possono essere ammessi, come è noto, al patrocinio avanti le preture. Non possono, però, prima di essere iscritti nell'albo dei procuratori, trattare le questioni di carattere tributario con gli uffici finanziari e con le commissioni amministrative, in quanto l'articolo 33 del regio decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1639, contenente la riforma degli ordinamenti tributari, dispone che il contribuente può farsi assistere o rappresentare da avvocati, procuratori, ecc., iscritti in albi professionali.

È evidente che, se si autorizza un laureato in legge a difendere cause civili e penali innanzi le preture, non vi è ragione per tenerlo lontano dagli uffici finanziari e dalle commissioni amministrative, tanto più che, a norma del ricordato articolo, il contribuente può farsi assistere o rappresentare anche da iscritti negli albi degli ingegneri, architetti ed altre professioni tecniche.

12°) Il requisito, di cui al n. 4 dell'articolo 17 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, deve essere comprovato mediante la esibizione del diploma originale di laurea.

Dispone l'articolo 1 del regio decreto 22 gennaio 1934, n. 37, che l'aspirante, il quale intende dedicarsi al patrocinio davanti alle preture, a termini dell'articolo 8 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, deve comprovare di essere in possesso della laurea in giurisprudenza conferita o confermata in una università della Repubblica, esibendo il diploma « originale » di laurea. Tale diploma — continua l'articolo 1, predetto — è restituito all'interessato dopo che il Consiglio ha deliberato sulla domanda di ammissione.

Ritengo che sia opportuno, per ragioni di carattere pratico, consentire all'aspirante di esibire, in luogo del diploma originale di laurea, un certificato dell'università, che, però, deve rimanere unito agli altri documenti, che,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

a norma di legge, deve esibire insieme con la domanda.

13°) Vi sono, poi, articoli che non hanno più ragione di essere. Non ha ragione di essere la disposizione dell'ultimo capoverso dell'articolo 1 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, che dispone l'applicazione dell'articolo 498 del codice penale per il caso di usurpazione del titolo di avvocato e procuratore e dell'articolo 348 dello stesso codice nel caso di esercizio abusivo delle funzioni.

Lo stesso è a dire dell'articolo 13 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, che dispone, infatti, che « gli avvocati e i procuratori non possono essere obbligati a deporre nei giudizi di qualunque specie su ciò che a loro sia stato confidato o sia pervenuto a loro conoscenza per ragione del loro ufficio ».

Inutile norma, essendo essa riprodotta nell'articolo 351 del codice di procedura penale.

Abrogato deve, poi, ritenersi il disposto degli ultimi due capoversi dell'articolo 14 e dell'ultimo capoverso dell'articolo 33 del regio decreto-legge predetto, in cui si parla dei comitali, che avrebbero dovuto esercitare alcuni dei poteri del direttore, quando gli stessi fossero stati affidati al segretario o ad un commissario, ai sensi dell'articolo 8, terzo comma, della legge 3 aprile 1926, n. 563, o dell'articolo 30, comma secondo, del regio decreto 1° luglio 1926, n. 1130.

Ho indicato così alcune delle difficoltà, che si incontrano nell'applicare le molteplici norme emanate in materia, dimostrando, quindi, la necessità del loro coordinamento, che importa anche la necessità di opportuni ritocchi e — a volte — anche di sostanziali modifiche.

Occorre redigere subito un preciso testo di norme, che diverrebbe il nuovo codice, ispirato a libertà e a democrazia, regolatore della nobile professione forense.

Il guardasigilli onorevole Moro, di cui sono note la sensibilità e l'intelletto, sa bene che lo scrupoloso rispetto della norma è garanzia delle libertà democratiche. Ma tale rispetto non è possibile, se non è osservato il principio fondamentale della certezza del diritto. (*Applausi al centro*).

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

DEGLI OCCHI. Illustre Presidente e onorevoli colleghi, non direte che io non entro *in medias res*.

Leggo nella pregevole relazione (veramente pregevole) del simpatico (veramente sim-

patico) onorevole relatore, esattamente questo: « Il compito, ora accennato, è certo divenuto più delicato (e vedremo di che compito si tratta) a causa del carattere rigido della nuova Costituzione, che rende necessario controllare se esiste una rispondenza rigorosa tra i provvedimenti esaminati ed i principi fissati dalla Carta costituzionale, tenendo anche conto delle modificazioni sostanziali che, specie in alcuni punti di carattere fondamentale, sono stati apportati dalla Costituzione al precedente ordinamento politico-costituzionale dello Stato ».

Che l'onorevole relatore abbia potuto scrivere così è indubitabile, anche perché è scritto. Ma che sia possibile a me esprimermi non dico beffardamente, ma certo con un po' di scetticismo, è altrettanto vero.

Che una Costituzione repubblicana dovesse essere rigida è fuori di ogni discussione, ma che questa sia stata formulata rigidamente io credo che nessuno possa sostenere tanto che abbiamo sentito spesso affermare, anche nell'alto messaggio del Presidente della Repubblica, che occorre provvedere agli istituti della Costituzione dove il modo della disciplina è sostanza di istituti.

Così sarà consentito a questa parte politica di osservare che la Costituzione rigida non c'è, e che, allorquando gli istituti profilati della Costituzione saranno disciplinati, non saranno prodotti di Costituente ma di Assemblee legislative normali.

Donde la legittimità di una riserva e di una rivendicazione: quando le provvidenze a disporsi saranno concretate, i provvedimenti legislativi, gli istituti che verranno costituiti, dovranno essere sottoposti alla consacrazione del *referendum* popolare.

Frattanto sarà necessario riunirci in conclave per dar luogo alla fumata bianca per la rifardatissima Corte costituzionale che doveva essere coeva della Costituzione per garantirne la osservanza. Non senza osservare sin d'ora che il modo della disciplina ne decide la sostanza, ed anche questo aggiunge alle riserve che dovrebbero essere di tutti e alla rivendicazione che non dovrebbe essere solo di nostra parte. Io la mia opinione l'ho precisata — ripetutamente ed anche per iscritto — anche se l'alto silenzio, mantenuto nei confronti della mia impostazione costituzionale, mi abbia fatto, onorevoli colleghi, ricordare il motto attribuito a Giordano Bruno (la mia tradizione non è precisamente bruniana): « Arso e non confutato »: più esattamente: né arso né confutato. Ma la critica rimane e rimane, co-

munque, la constatazione — che sa di forte agrume per altri, non per noi che ne conosciamo le ragioni profonde — essendo consentito a questa parte l'amaro rilievo: se un istituto venne travolto per asserite violazioni, da parte di un sovrano, dopo oltre settant'anni di Statuto largito da re, è molto strano ed è grave, per le deduzioni, che si debba rilevare — da opposte parti — e pressoché senza contrasti — la carenza costituzionale a nove anni dalla così detta costituzione rigida repubblicana.

Messa a posto la mia coscienza, non dico di studioso, ma di studente di diritto costituzionale, tutto il resto sarà privo di punte polemiche; almeno così mi propongo.

Certamente la relazione dell'onorevole relatore dice la verità, quando afferma che il processo formativo delle leggi deve essere curato dall'ufficio legislativo per armonizzarne il contenuto con il sistema generale del nostro ordinamento giuridico; per il che ritorna il rilievo: allorché da opposta parte si denuncia che la Costituzione è stata violata, è l'avversario che accusa, a meno che non si tratti di questo: che il generico della Costituzione consente di tradurre le norme in uno specifico che il generico contrasta!

Venendo a qualche preciso rilievo, non affronterò il problema della giustizia militare (potrei esprimere opinione non autorizzata) ma in relazione a taluna specifica norma e giurisprudenza, mi pare che sarebbe il caso di valutare se ispirazione di Costituzione sopraggiunta possa soccombere di fronte a norma di codice militare precedente.

Io salvo — anche a questo proposito — la mia coscienza, non dico di costituzionalista di questa Costituzione, ma di cittadino che ricorda che (le leggi succedendosi) le posteriori prevalgono sulle anteriori. Non comprendo come possa essere considerato nell'interesse della disciplina militare e della stessa giurisdizione militare il convogliare verso la giurisdizione militare reati commessi da cittadini non in attualità di servizio militare talora remotamente prestato, che sono considerati reati anche dalla legge comune. Per il che non già traguardo finale di impunità, deriva al cittadino, anche se viene diversamente considerata la posizione del cittadino in partenza in relazione alla legge processuale.

Non avverto imperativi di disciplina militare in questa ristretta impostazione di disputa.

La disciplina è attualità di esigenza, tanto che si distingue il codice penale militare di

pace da quello di guerra. E allora perché un cittadino, tale ridivenuto dopo gli adempiuti doveri come militare, deve venire sottoposto alla giurisdizione militare invece che alla giurisdizione ordinaria, volta che, come cittadino, commetta infrazione alla legge?

Quando l'onorevole relatore parla della necessità di adeguare le norme di legge alla Costituzione, devo osservare che la Costituzione, anche se non rigida e non fissata nelle sue espressioni concrete, è pur nata in un clima, che non si può negare o dimenticare, perché evidentemente il clima richiama l'ossigeno — e le norme non possono vivere senza ossigeno!

Certo la tecnica legislativa ha bisogno di essere coordinata. E quello che è scritto nella relazione non può non incontrare l'approvazione sincera, schietta, totale di ogni parte della Camera. Evidentemente noi viviamo in una situazione fluida, torrentizia, travolgente; di problemi nuovi, di proposizioni diverse, di incalzanti necessità, ed è certo quindi che la tranquillità legislativa non è possibile, ed è anche vero che occorre la Croce rossa in campo per dar luogo a provvidenze immediatamente necessarie e necessariamente giuridicamente organizzate.

Ma queste provvidenze legislative, queste determinazioni giuridiche non possono non armonizzarsi o, perlomeno, il dovere è di tentare di armonizzarle; e per vedere se armonizzano, è chiaro, debbono operare gli uffici legislativi. È compito difficile, faticoso, grave ma che deve essere urgentemente assegnato e soprattutto sicuramente adempiuto.

Ed allora, poiché l'ufficio legislativo, che deve essere panoramico, funziona oggi presso la Presidenza del Consiglio, pare a me necessario affermare che la più alta esperienza dal punto di vista del confronto e del raffronto in sede di armonia legislativa, non può che essere affidata al Ministero della giustizia.

Perché è il Ministero della giustizia che esprime la maggiore consapevolezza dal punto di vista della tecnica del diritto, ed è precisamente di necessità assoluta, nel groviglio di leggi accavallantisi, cercare di trovare e fissare la linea che provi veramente il diritto-armonia. Pertanto, tutte le considerazioni che si sono largamente fatte nella relazione meritano la nostra approvazione e determinano in me l'incitamento alla loro osservanza.

La tecnica legislativa — dice la relazione — è difficile. Ho sempre assunto che la critica è facile, ed è per questo che non invidio gli uomini di Governo; ho sempre assunto che

(la critica essendo facile) difficile è tradurre in norme quello che spesso è l'anelito profondo ma indistinto non dello studioso, ma delle masse. Però è anche vero che, se è difficile fare delle leggi buone, è doveroso impegnarsi a farle buone.

La necessità di coordinarle è una necessità che sopraggiunge e si esaspera quando le leggi si succedano sulla stessa materia. Ma occorre anche — e anche più — armonizzare le disposizioni nella legge stessa, e vigilare perché siano semplici, chiare. Senonché troppo spesso è avvenuto, onorevole ministro, che norme che sono state il risultato dell'attento esame della Commissione che le ha volute, allorché hanno dovuto essere coordinate, per l'attuazione, sono apparse inadeguate nella elaborazione, così da consentire evasioni o talora capovolgimenti!

Potrei dirvi, così, quello che è avvenuto a proposito delle recenti modificazioni al codice di procedura penale. Ho partecipato ad una riunione di Commissione nella quale, con un voto di maggioranza, si è determinata una provvidenza che assegnava all'Ordine la competenza a giudicare del comportamento disciplinare dell'avvocato in udienza. Si trattava dell'articolo 130. Costretto ad allontanarmi altro collega solidalmente osservò, in mia vece, che l'articolo 130 avrebbe importato la soppressione del successivo 131. Per ragioni, che mi sfuggono e che sicuramente sfuggirono, si parlò di coordinamento dandosi confuso mandato... Ecco così che dall'articolo 130 che voleva inabissato il 131 si è arrivati alla loro contraddittoria coesistenza! Per il che, la condizione che la Commissione aveva voluto più vantaggiosa, imposta dalla condizione del patrono e consona alla dignità dei suoi organi rappresentativi, è divenuta deteriore, le sanzioni confusamente sommandosi in confusione di giurisdizioni.

Ugualmente si va sussurrando (e non credo di essere temerario nel farmi eco di sussurri; sarò lieto di essere smentito dai fatti), che in relazione a talune disposizioni nuove liberali e coraggiose, del codice di procedura penale si pensa già a interpretazioni restrittive, e pertanto inammissibili.

Attenti a che, nell'elaborazione delle leggi, e nelle suggestioni interpretative particolarmente delle leggi che interessano la libertà, non si determinino situazioni che potrebbero anche ingenerare dubbi sulla lealtà del legislatore e degli interpreti. Incontri e scontri — sono ammissibili e giustificabili nella preparazione delle leggi e sono produttivi di effetti particolarmente nelle Commissioni che

la elaborano, non sia sbarrato il passo a circolari — magari a circolari paralizzatrici! Ma io desidero, onorevoli colleghi, aggiungere un appello alla prudenza, sollecitando a resistere a quelle che sono le suggestioni che variano delle ore che passano. Onorevole ministro, come sarei lieto di poter riconoscere in lei un resistente a quelli che sono i suggerimenti e le suggestioni così facili nel paese! Mi riferisco, per esempio alla repressione di determinati reati.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

DEGLI OCCHI. Noi abbiamo la tendenza a pillolizzare le leggi. L'espressione non è, dal punto di vista letterario, apprezzata (mi sembra di avvertire...) dall'onorevole Cottonè, e ha ragione; certo abbiamo la tendenza, in determinati momenti, a operare una legislazione « a singhiozzo ». E che cosa accade soprattutto nella sfera del diritto penale? E che cosa è accaduto in questi anni? È avvenuto che (reiterandosi determinati fatti inquietanti l'opinione pubblica) pene per delitti sempre considerati tali e sempre repressi con norme perenni e meditate, improvvisamente si sono mutate, inasprendole, esasperandole. Così di fronte a fatti indubbiamente gravi ma eccezionali perché occasionali, si sono variate le norme concrete e permanenti del codice penale — che pur consentono adeguamenti tra minimi e massimi — ad esempio per la rapina: da un minimo di tre anni a un massimo — inchiodato — di venti anni, determinando una situazione permanente di conseguenze da una causa contingente. Donde spaventose sperequazioni, sollecitatrici, poi, di bestemmiate provvedimenti massivi di clemenza! Così che viene fatto di osservare che il modo migliore per impedire le gravi disarmonie e le sperequazioni è di non crearne le premesse, perché diversamente « singhiozza » la giustizia. Ma se anche si deve pensare che, nel clima convulso della società moderna, possono rappresentarsi delle situazioni nuove che esigono nuove norme, abbiamo cura di non offendere quello che chiamerei il senso aritmetico. Pertanto, oltre a rivendicare la necessità di un coordinamento delle leggi, affermiamo che le leggi debbono soprattutto essere fatte bene.

Ma debbo rendere altro omaggio al relatore, quando obietta al luogo comune che denuncia la colpevole lentezza della giustizia. Sono d'accordo che le esasperate lentezze offendono diritti di parti e danneggiano legittimi interessi. Però attenti: se noi puniamo

con il codice della strada gli eccessi di velocità, attenti a non meritare eguale sanzione con eccessi di velocità nell'amministrazione della giustizia. E l'onorevole relatore ha avuto il coraggio di richiamare l'attenzione sul fatto che qualche volta la giustizia lenta significa la giustizia prudente, dove, soprattutto nei reati perseguibili a querela di parte, le attese favoriscono le riconciliazioni.

L'onorevole relatore consentirà con me che, quando sospinge il « tolle tolle », l'istruzione sommaria può indurre a « giudizi sommarî » sempre deprecabili. Parallelamente non divido le irritazioni furenti contro il cosiddetto « rinvio ».

Non dirò che l'istituto del rinvio sia una prova certa dell'esistenza di Dio, per non meritare taccia di spirito irriverente dinanzi al Parlamento. Quello che rivendico è che alla giustizia prudente si associ la giustizia paziente perché l'impazienza nella giustizia è l'imprudenza nella giustizia.

Onorevole colleghi, come vedete, la mia esposizione non difetta sicuramente di schiettezza, e pertanto devo anche osservare che noi ci troviamo di fronte ad una situazione complessa in materia penale che non può non rendere pensosi intorno alle provvidenze da disporsi in coerenza con quelle che sono state testè disposte. La riforma di un codice vuol dire mettere mano a cielo e a terra, e se io ve la proponessi, potrei apparire Lucifero in formato ridotto per sanzioni sia pure ridotte. È giusto in materia di riforma dei codici essere estremamente prudenti.

Ma, onorevole ministro, ci sono delle norme di diritto sostanziale che esigono non soltanto per il mutato clima, ma proprio per il ritorno ad una civiltà che io vorrei augurarmi perenne, una pronta revisione. Accenno, senza naturalmente discuterne, all'opportunità di rivedere la portata della successione delle leggi in relazione al capoverso dell'articolo 2 del codice penale che si riferisce alle cosiddette leggi eccezionali e temporanee.

Non vedo presente, il nobile Presidente della commissione di giustizia, e pertanto non gli posso chiedere perché mai una mia ormai lontana proposta di legge, semplice nella evidenza della sua giustificazione non ha raggiunto il porto della tranquilla approvazione.

Riguardava la sospensione condizionale della pena. Io, per essa, sono un nostalgico del codice Zanardelli. È mai ammissibile che il precedente di una condanna, magari per decreto penale e in tal caso senza contraddittorio che commini una pena pecuniaria,

possa inibire la sospensione condizionale della pena se si riferisca a delitto? E, in materia di delitto, si arriva a questo assurdo che poche, pochissime svalutate lire equivalgono a 11 mesi e 29 giorni di reclusione questi essendo confiscati da quelle! Perché non si ritorna alla saggia disposizione per la quale la sospensione condizionale della pena era soltanto preclusa in caso di precedente condanna per delitto alla reclusione? Porre un rimedio a questa situazione, onorevoli colleghi, non vuol dire porre mano a cielo e a terra! Ugualmente, è possibile consentire il perdurare della norma mostruosa sotto il profilo familiare per la quale sono possibili le riconciliazioni tra estranei che si siano lesi, non gravemente, mentre procede implacabile l'azione penale anche quando, ad esempio, padre e figlio si siano ritrovati dopo tenerezze smarrite e dimenticate protervie?

Ma mi sia consentito, onorevoli colleghi; sempre in punto disarmonie e sperequazioni, richiamarvi le più gravi che si sono determinate, più che dalla formulazione, dalle interpretazioni dell'ultimo decreto di amnistia e di di indulto. È facile, finché non batte la sventura giudiziaria alle porte della propria casa, abbandonarsi ad invettive contro i provvedimenti di clemenza; si tace la invettiva quando passa l'ondata della sventura giudiziaria sulla propria casa e sulla propria parte, allora si avverte la nobiltà - o comunque la necessità - degli insopprimibili decreti di clemenza.

Signori, io non ripeterò alla Camera una frase pittoresca che ho pronunciato - presago - lo stesso giorno nel quale la legge delega si traduceva nel decreto del Presidente della Repubblica. Pago pur io qualche tributo alla « convenienza »!

Ma, onorevole ministro, ha ella consapevolezza, hanno gli uffici consapevolezza delle pericolose sperequazioni che si sono determinate nell'applicazione di quel decreto del quale non tesserò l'elogio anche se la favola me ne attribuisce qualche responsabilità?

Ha consapevolezza l'onorevole ministro delle contrastanti giurisprudenze per le quali, rimasti inerti determinati procuratori generali, la libertà è stata restituita e mantenuta a cittadini; mentre altri procuratori generali diversamente interpretando e rendendosi diligenti (mi esprimerò così) si è determinata la beffa della disposta libertà per il danno della ripresa carceraria - infrangendosi situazioni di lavoro, lungamente vagheggiato - nuovamente desolati focolari domestici faticosamente ricomposti e ciò per « code »

di espiazioni aberranti, troppo spesso nemmeno pensandosi che le pene oggi, non sono soltanto personali ma familiari?

Ha consapevolezza l'onorevole ministro che si sono determinate delle riprese confiscatrici di libertà proprio in una differenza di applicazione, in un contrasto di giurisprudenza che preoccupa?

L'onorevole ministro e l'onorevole presidente della Commissione di giustizia sanno che la riduzione di pena del terzo non si è applicata, tenendosi conto dei precedenti, anche quando la pena editale esasperata — magari dai tre ai vent'anni nel minimo — prescindeva dalle condizioni soggettive, obbligando il giudice per ragioni obiettive-temporali e temporanee alla pena crudele? È concepibile che permanga nel nostro paese una situazione di questo genere dove il raffronto sbocca in contrapposizioni che concludono le discriminazioni inique?

Onorevoli colleghi, avvocati o non avvocati, magistrati o non magistrati, sapete quello che si è verificato ad esempio in relazione alla valutazione dei precedenti in preclusione del recente condono? La mia non è voce di patrono; è voce-eco di altre voci — anche di degni magistrati. Si è arrivati a ritenere preclusiva della applicazione del condono non una condanna antecedente, ma una condanna contemporanea. Si è verificato, in unità di sentenza, che essendo molteplici i reati, si è cumulata una sanzione con l'altra e la sanzione contemporanea ha operato come precedente! Queste sono interpretazioni — abbiamo il coraggio di dirlo perché non bisogna mentire a noi stessi — ed applicazioni di diritto fariseo: non sono certamente applicazioni di giustizia, soprattutto quando la giustizia che noi invochiamo vuole essere necessariamente — e la si proclama tale — non senza osservare che i provvedimenti di clemenza vogliono allargare la equità nella generosità! Né è lecito fingere di dare con una mano quello che poi con l'altra mano si confisca.

La verità, lasciatemelo dire, onorevoli colleghi, è che l'attuale congegno macchinoso della Costituzione non consente i rapidi provvedimenti di collettive clemenze e le pronte riparazioni dei loro errori, che talora soltanto le applicazioni rendono evidenti.

La verità — possiamo dirlo — è che a riparare tutte queste enormità (che contrastano e feriscono nell'equità la giustizia) sarebbe bastato — in altre ore di storia — un lieto evento; oggi, nella presente situazione costituzionale non è bastato nemmeno il «lieto

evento» della assunzione a Presidente della Repubblica dell'onorevole Gronchi!

L'onorevole ministro, che sta assumendosi il carico di una augusta anche se grave e ponderosa responsabilità, pensi a quelle che sono le condizioni che sono venute a determinarsi per impostazioni di ordine costituzionale difficilmente rimediabili, d'accordo colleghi della Commissione della giustizia. Consideri l'onorevole ministro, (in questo momento mi balena il pensiero!) che si potrebbe — in una revisione del codice penale — introdurre ad esempio delle modificazioni nella disciplina dell'istituto della grazia e (perché no?) dell'istituto della liberazione condizionale.

Io — permettetemi questa rivendicazione che potrebbe apparire audace — sono così alto sulla mischia che non dirò che questo pensiero tende a denunciare qualcuno o qualche cosa o ad avvantaggiare qualcuno o qualche cosa. Abbiamo visto recentemente, in punto di grazia, che si è creduto che non si potesse provvedervi se non su istanza di parte (il che formalmente è esatto); ed abbiamo creduto inevitabile, per la giustizia uguale, di munire di libretto rosso chi mai il legislatore avrebbe pensato portatore di libretto rosso. A me non interessa che si chiami con un nome o con un cognome; dico che urge modificare disposizioni assurde e pericolose. Tra queste, talune disposizioni in materia di libertà vigilata. E perché non sembri che io sia qui ad insidiare la società con la benevolenza e con la generosità delle aperture a sinistra ... nei confronti del delitto, debbo ricordarvi che proprio di questi giorni mi è stato dato di leggere la relazione della Commissione speciale per lo studio del problema della libertà vigilata, alla quale hanno collaborato degnissimi magistrati. Mi si consenta di dire che assai spesso la «libertà vigilata» non vigila il delitto, confisca la libertà e rende impossibili quelle che sono le riparazioni civili, che rappresentano il dovere del cittadino il quale, pagato il tributo alla giustizia, ha il diritto di sperare di trovare conforto dalla società. Infatti, vane sono spesso le leggi repressive mentre incombe il dovere della giustizia preventiva e dell'assistenza... (*Interruzione del deputato Giuseppe Bettiol*). L'onorevole interruttore dimentica che io dissocio me da quelle che sono le iniquità, e vorrei che egli dissociasse sé dalle iniquità che ispirano in questo momento la sua inutile interruzione.

Onorevole Bettiol, lo Stato non può discendere dalle sue altezze nemmeno per la persecuzione dei piccoli bricconi fraudolenti.

Lo Stato vince sui grandi numeri; la giustizia si illumina di principi e non può avvilitarsi nei miserabili inseguimenti di quelli che spesso poi sono i paria del delitto.

Con questo ho avuto anche l'onore di dirvi quelle che sono le mie speranze intorno ai doveri che incombono ad uno Stato vigilante, vigilante soprattutto contro le ingiustizie, contro le sperequazioni e le discriminazioni.

La relazione affronta anche tanti altri problemi e, ad esempio, scrive nobilmente intorno ai problemi di struttura costituzionale, quale quello del Consiglio superiore della magistratura. Altre volte ho espresso qualche preoccupazione sempre, per altro, rivendicando il diritto e la gloria del magistrato libero, che nella sua coscienza deve soprattutto trovare l'impulso a presidiare la sua libertà. Non dirò, naturalmente, parola intorno ad un progetto che verremo a conoscere e che è stato il risultato di una fatica e di intimi contrasti nella persona, onorevole ministro, del nobile suo predecessore, che io evoco qui per quella che era la sostanza della sua fedeltà ideale pur nella sua forma esteriore, nello sconfortato e rassegnato dimenare della sua testa né scettico né cinico, che avvicinava le esplosioni di chi ha l'onore di parlarvi calmandolo quasi fosse acqua di Santa Maria Novella. (*Si ride*).

Non mi intratterrò intorno al modo come risolvere il problema, che evidentemente è un problema annoso. Diciamolo sottovoce: sapete perché non si è provveduto, dalla Costituente che ne aveva il dovere, alla determinazione degli istituti della Costituzione? Perché — oh se è vero! — quelle che furono le solidarietà ad una determinata data durarono più di uno spazio di un mattino, ma diedero luogo a delle alleanze insincere, ad eccessive, contraddittorie esperienze, nelle quali non è facile distinguere dove il sopraggiunto ha determinato la necessità di modificazione di antecedente politica o se la modificazione era già nei propositi *in nuce* nello spirito e nel calcolo.

Provvedete al Consiglio superiore della magistratura perché è un impegno di onore, come sono tutti impegni di onore per voi le norme programmatiche della Costituzione. Però, attenti, se l'indipendenza della magistratura avrà la sua consacrazione, la toga indipendente e libera del magistrato sia sollecita sempre della libertà e dell'indipendenza della toga dell'avvocato. I problemi della libertà e della indipendenza — che non debbono essere privilegi — sono problemi di costume e di stile. Io, signori, proprio perché

sono libero, qualche volta sono imprudente, ma proprio perché sono imprudente amo il magistrato: se non lo amassi, non sarei imprudente (imprudente credo di non esserlo).

Non avvenga, onorevoli colleghi, che si determini una situazione di prevalenza, in punto libertà, in punto indipendenza, da parte del magistrato nei confronti dell'avvocato. Non richiamerò episodi recenti: sarei il meno indicato a richiamarli, anche perché di qualche episodio fui il beneficiario. Dico però, onorevoli colleghi, che non può essere affidato all'equilibrio della espressione, alla finezza letteraria, la libertà di un avvocato. Quando si determinano incidenti in quest'aula, io invoco sempre la pudicizia letteraria delle invettive; invoco sempre — come dire? — la via più lunga all'espressione pur violenta della critica, perché l'ingiuria — come dire? — sintetica è volgare, l'ingiuria — come dire? — diluita finisce per diventare un interessante esercizio letterario, e forse anche induce alla sopportazione. La libertà della toga deve essere affermata sempre, e non sarà vano l'appello ai signori magistrati, i quali devono sentire che quando il difensore è in battaglia è anche — non fraintendete — un poco l'imputato!

Ci sono degli indeclinabili doveri amari; quando la toga difende il delinquente, la toga assolve un dovere. La toga si esalta quando difende l'innocente, ma anche quando non sia rivendicazione di innocenza e vocazione di giustizia, non per questo è meno certo il dovere della difesa. Rivendicate le ragioni della libertà e della indipendenza della toga del patrono — perché non aggiungere: Si allertino e si allarmino i Consigli dell'ordine, si richiamino energicamente quanti cessano di essere gli avvocati per diventare i suggeritori dei testimoni; si richiami al costume della dignità professionale il patrono ambizioso, magari, di farsi fotografare in macchina americana mentre conduce delle belle testimoni al palazzo di giustizia, questo sì; ma non si contrasti, non si umilii, non si riduca la libertà della toga: che o è totale o non è.

Onorevoli colleghi, un punto della relazione mi ha preoccupato, ed è precisamente quello ove si parla delle sanzioni per l'errore giudiziario. Non vorrò abbandonarmi ad una battuta di spirito, ma sono molto preoccupato di fronte alle sanzioni per gli errori giudiziari, perché ho l'impressione che il giorno in cui saremo inesorabili nei loro confronti ne scopriremo di meno. Ma è naturale che non potrà mai dissentire dall'affermazione, che è scritta ed è nobilmente scritta, per cui il

problema degli errori giudiziari da riparare è da ritenersi meritevole di molta attenzione. Non esageriamo, non facciamoci prendere dalla psicosi degli errori totali. Piuttosto poniamoci — per le prudenze nell'amministrazione della giustizia — che, se è estremo errore la condanna di un innocente, errore giudiziario può essere anche nel *quantum* della pena.

Onorevoli colleghi, vi sono grato della vostra sopportazione. Sarei tentato veramente di spaziare al di là di questi confini. Mi contengo. Mi auguro che questo mio intervento venga considerato più meditato — per esperienza — che acceso di passione.

Signori, quando per le disavventure che in politica mi furono consuete (oggi parlo da alta tribuna) nella via anteatta non mi era dato da parlare da quest'aula che non è né sorda né grigia, io pur pensavo. « Ma io sono deputato fuori del Parlamento! » Tornerò ad esserlo? Continuerò la battaglia? Quando si combattono battaglie giudiziarie si combattono battaglie ideali.

Mi conforterà di essere stato, anche in Parlamento, avvocato!

Onorevoli colleghi, badate, in una vita di lotte prende talvolta il senso dello smarrimento e del tramonto. Questo è il destino dei combattenti di tutte le fedi, in tutte le battaglie. Ma, finora, sempre per me le sopraggiungenti albe hanno ridestato le speranze e i tenaci propositi. (*Applausi — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge e autorizzazione di relazione orale.

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro del commercio con l'estero*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 28 luglio 1955, n. 586, concernente nuove norme sulla negoziazione e la cessione di valute estere allo Stato » (1749).

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà subito stampato, distribuito e trasmesso alla IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) in sede referente.

Data l'urgenza, propongo che la IV Commissione sia autorizzata a riferire oralmente all'Assemblea nella seduta di domani.

Se non vi sono osservazioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Lopardi. Ne ha facoltà.

LOPARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, non dirò certamente cose nuove riaffermando in questa sede che pochi bilanci hanno carattere essenzialmente politico come quello della giustizia. Nei riguardi del quale si deve innanzi tutto melanconicamente rilevare come, anche per l'esercizio finanziario di cui discutiamo, gli stanziamenti raggiungano appena il due per cento del totale bilancio dello Stato, sicché appare naturale che molti essenziali problemi inerenti all'esercizio della giustizia rimangano insoluti.

Così non sarà inutile ancora una volta sottolineare, sia pure fugacemente, la carenza numerica del personale della magistratura, carenza che necessariamente incide in senso negativo sul funzionamento della giustizia.

Ma non sono queste, a mio parere, le cause per le quali è stato autorevolmente osservato che si attraversa in questo momento una crisi, la quale non è dovuta soltanto alla lentezza della giustizia, così come abilmente l'onorevole Foderaro nella sua relazione scritta mostra di ritenere. La crisi della giustizia affonda le sue radici ben più profondamente di quanto non voglia riconoscere l'onorevole relatore, ed è dovuta essenzialmente alle carenze ed alle deficienze della nostra legislazione.

Non credo di essere fuori della realtà se in proposito affermo che essa è dovuta in massima parte alla carenza costituzionale esistente nel nostro paese, sì che il Calamandrei poté scrivere non esservi alcuna coincidenza tra Costituzione formale e Costituzione materiale, ossia fra le norme scritte nella Carta costituzionale e quelle operanti di fatto.

E, quel che è peggio, l'illustre giurista poté, a ragione, aggiungere: « Ora, chi cerchi quale è nel momento in cui scriviamo, la Costituzione vigente oggi in Italia, deve durare non poca fatica per poterne cogliere e riordinare ad unità le disperse membra. È facile accorgersi che la Costituzione materiale che oggi ci regge non corrisponde a quella scritta sulla Carta che l'Assemblea Costituente votò; ma se è agevole — aggiunge il Calamandrei — dire quello che non è, non è altrettanto agevole dire quello che è, perché i caratteri materiali dell'ordinamento oggi di fatto vigente in Italia sono eterogenei, provenienti da periodi e regimi diversi, accozzati

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

in ibrido connubio e spesso in contraddizione fra loro, valutati e svalutati secondo esigenze materiali di politica contingente e non ancora consolidati in un sistema che abbia almeno il pregio della coerenza e della compattezza ».

Il che equivale a dire che in Italia oggi esiste l'incertezza più assoluta del diritto, la quale non può non portare — come conseguenza inevitabile — ad una crisi della giustizia.

E non è questo un parere, per quanto autorevole, cui possa far velo la passione di parte, se è vero che il professor Balladore-Pallieri della università cattolica di Milano — non certo sospettabile di preconcetta ostilità politica al Governo — ha espresso un giudizio estremamente grave sulla « spaventosa carenza costituzionale di questo periodo », affermando: « carenza del legislatore, che non ha dato le leggi necessarie perchè la Costituzione fosse attuata; carenza degli organi di Governo, che non hanno preso gli opportuni provvedimenti affinché gli organi legislativi funzionassero a dovere e affinché nei limiti dei loro poteri la Costituzione fosse lealmente osservata; carenza della magistratura, che ha adottato un atteggiamento retrivo, cercando ogni pretesto per non applicare le norme nuove, e che ha continuato nella vecchia abitudine, contratta durante il fascismo, di mostrarsi troppo prona ai desideri del Governo ».

Come, infatti, può ben funzionare la giustizia in un paese nel quale (per stare soltanto alle norme della Carta costituzionale che hanno un più particolare riferimento alla materia che stiamo discutendo) non si è dato vita al Consiglio superiore della magistratura, non si è operata la revisione degli organi speciali di giurisdizione, non si è provveduto al riordinamento del Tribunale militare supremo; non si è messo mano al lavoro legislativo tracciato dai principi fondamentali della Carta costituzionale, per dare un contenuto pratico ai diritti individuali proclamati dalla Costituzione ?

Come può non essere in crisi la giustizia in un paese nel quale è tuttora in vita il testo unico delle leggi di pubblica sicurezza del 1931, in realtà elaborato nel 1926 ?

E se si pensi che il fascismo il 31 dicembre 1925 sopprime la libertà di stampa; il 31 gennaio 1926 sopprime praticamente il Parlamento; il 6 novembre 1926 pubblicò la legge sull'« Ovra »; il 12 novembre 1926 la legge che istituiva il tribunale speciale e si tenga presente la data in cui fu emanata la legge attuale di polizia — soltanto successivamente (1931)

ordinata in testo unico — che è quella del 6 novembre 1926, ci sarà facile rilevare con Achille Battaglia come essa sia stata emanata sei giorni prima del ripristino della pena di morte, nove giorni prima della creazione del tribunale speciale, nello stesso giorno in cui veniva costituita l'« Ovra » per lo spionaggio politico.

E se dobbiamo con rincrescimento notare che praticamente nessuna variazione ad essa in questi anni è stata apportata, non possiamo non domandarci come possa la legge di pubblica sicurezza vigente essere aderente alla nostra Costituzione democratica repubblicana e come possa un regime democratico governarsi con leggi antidemocratiche e totalitarie.

Dunque, una crisi della giustizia c'è. Ed essa va rapportata essenzialmente alla « spaventosa carenza costituzionale » lamentata dal Balladore-Pallieri, carenza costituzionale che non può ascrivarsi ad inerzia del Parlamento. Dobbiamo in proposito ricordare che vi sono molte proposte di legge di iniziativa parlamentare, compresa quella per l'adeguamento della legge di pubblica sicurezza alla Carta costituzionale, che sono state insabbiate in Parlamento per volontà del Governo. Vi sono, ad esempio, leggi, come quella che chiede la determinazione della competenza dei tribunali militari restringendola in conformità della Costituzione, che non soltanto sono state insabbiate, ma sono state modificate dal Governo in modo da snaturarle e da renderle addirittura contrarie al fine che si proponevano.

Ma soprattutto e specialmente la carenza costituzionale deve addebitarsi alla volontà dei governi fin qui succedutisi.

Afferma in proposito il Calamandrei: « L'impulso per l'attuazione della Costituzione doveva partire dal Governo: in quanto proprio nella funzione di governo rientra il compito di stimolare l'attuazione della norma costituzionale e di rendere effettivo il regime che la Costituzione ha disegnato. In realtà la pretesa lentezza dei congegni parlamentari non è una spiegazione soddisfacente della mancata attuazione della Costituzione: è il Governo che nel suo programma politico, non confessato, ma rigorosamente seguito, si è proposto di lasciare inattuata la Costituzione: ed ha rigorosamente tenuto fede (una volta tanto!) al suo impegno ».

E senza mutare il giudizio severo espresso dal Balladore-Pallieri nei confronti della magistratura, non si può non rilevare per lo meno la grande perplessità da essa mani-

festata allorché si è trattato di applicare norme dettate dalla Carta costituzionale.

Basterebbe per tutte citare la distinzione, cara alla magistratura, fra norme costituzionali programmatiche e norme costituzionali precettive (e queste ultime a loro volta distinte in complete ed incomplete) ed il principio che ne è stato fatto derivare: cioè che soltanto le norme costituzionali precettive e complete abbiano abrogato le norme anteriori divenute incompatibili con i principi fondamentali del nuovo ordinamento giuridico.

Basterà rilevare con quanta ampiezza la Corte di cassazione abbia ritenuto che le norme costituzionali siano programmatiche e, se precettive, siano precettive incomplete con la conseguenza di riconoscere che molti precetti della legge di pubblica sicurezza, del codice penale e del codice di procedura penale sono contrastanti con la Costituzione repubblicana, ma affermando che, poiché le norme della Carta costituzionale sono programmatiche o precettive incomplete, in pratica debbono pur sempre applicarsi le norme ad essa contrastanti fino a quando il legislatore non interverrà con legge di attuazione.

Io ritengo che la magistratura in questa materia abbia fatto confusione fra due nozioni assai diverse: l'abrogazione per incompatibilità e l'abrogazione per sostituzione. L'abrogazione per incompatibilità è diversa dall'abrogazione per sostituzione. Basta leggere l'articolo 15 delle preleggi il quale stabilisce che le leggi anteriori possono essere abrogate « per incompatibilità fra le nuove e le precedenti, o perché una « nuova legge regola l'intera materia ».

È chiaro che si tratta di due ipotesi diverse: l'incompatibilità abroga la legge, pur lasciando il vuoto giuridico in quel determinato settore; la norma sostitutiva abroga la legge precedente e colma il vuoto.

Evidentemente la Cassazione si è preoccupata del vuoto che si sarebbe creato, ove avesse ritenuto le norme costituzionali abrogative per incompatibilità delle precedenti. Ma se la Corte suprema avesse avuto maggior coraggio, avrebbe reso un gran servizio al paese, in quanto il legislatore sarebbe dovuto necessariamente intervenire per colmare il vuoto creatosi.

E così, pur non facendo interamente nostro il giudizio drastico del Ballardore-Pallieri, quando parla di una magistratura prona ai desideri del Governo, non possiamo sottacere il giudizio espresso da Domenico Peretti

Griva, pur alto magistrato, il quale, ripetendo un giudizio espresso a suo tempo dall'onorevole Conti in Senato, dichiarava che: « La storia della magistratura italiana è storia di ingerenze politiche, che hanno creato una autentica attitudine alle influenze esterne ».

Infatti è innegabile che, sia pure talvolta inconsapevolmente, la magistratura finisce spesso per essere influenzata dall'orientamento politico del momento che si attraversa.

Basterà citare, per tutte, una sentenza emessa dalla corte d'appello di Cagliari il 19 febbraio 1954 e riportata sul *Ponte* nel 1954, a pagina 1518, la quale ha ritenuto « che non commetta reato il sacerdote che dal pulpito, attraverso la confessione, faccia propaganda elettorale contro i partiti marxisti, perché in questo modo la battaglia politica si traduce in crociata religiosa ». Mentre lo commette il sacerdote che nelle stesse condizioni faccia propaganda contro il partito monarchico, « le cui ideologie non sono contrarie al diritto divino e naturale e non tendono a combattere la Chiesa e a negarle i diritti riconosciuti dai patti lateranensi ».

È enorme! Sicché il Calamandrei poteva commentare: « Singolare tipo di repubblica quella in cui sono possibili sentenze come questa ».

Perché la magistratura possa essere sottratta alle influenze politiche, è necessario darle una piena e completa indipendenza. Si è parlato, si è sbandierato da parte del Governo lo sganciamento della magistratura dal resto della burocrazia. Ci si è vantati di aver risolto il problema economico nei confronti dei magistrati, mentre si è detto, da parte opposta, che tali provvedimenti siano stati adottati anche nella speranza o nella illusione che essi potessero ancor più influenzare la magistratura verso l'orientamento politico del momento. La verità è che soltanto il Consiglio superiore della magistratura, concepita questa come « ordine autonomo e indipendente da ogni altro potere », potrà darle l'indipendenza vera. Infatti, non è già lo sganciamento dal resto della burocrazia che ci interessa; non è tanto il miglioramento economico nei confronti dei giudici che ci preme, quando la carriera e la disciplina dei magistrati, secondo l'ordinamento attualmente in vigore, sono di competenza del ministro di grazia e giustizia. Quale indipendenza può avere, ad esempio, il presidente di un tribunale *sub iudice* per la promozione il quale si trovi a dover decidere una causa di diffamazione nella quale parte civile sia un ministro di Stato in carica, quando la sua

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

promozione dipende dal Governo, attraverso il ministro di grazia e giustizia... ?

FODERARO, *Relatore*. Non è vero che dipenda dal Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Lopardi, il relatore le domanda perché dipenderebbe dal Governo.

LOPARDI. Attualmente il Consiglio superiore della magistratura ha voto soltanto consultivo, esprime soltanto un parere non vincolante: questa è la verità.

PRESIDENTE. Ricordo che tutti i guardasigilli che si sono succeduti hanno assicurato, senza essere smentiti, che il Consiglio dei ministri non ha mai derogato dal parere del Consiglio superiore della magistratura per le promozioni a funzioni corrispondenti al grado III. Dico questo non per entrare nel merito né per polemizzare, poichè ovviamente non posso farlo; ma perchè il Presidente deve pur dirigere e coordinare la discussione. Questo è un ricordo che ho di precedenti discorsi di ministri guardasigilli.

LOPARDI. Le promozioni degli alti gradi dipendono direttamente dal Governo; anche fosse vero che di fatto il Consiglio dei ministri, per il passato, non abbia mai modificato le proposte del Consiglio della magistratura, ha pur sempre la facoltà di farlo in avvenire, per ciò solo l'indipendenza del magistrato vien meno. Vi è la possibilità concreta che, in quel tale caso specifico, il Consiglio dei ministri disattenda il parere espresso dal Consiglio della magistratura. Senza dire che molte volte si può anche non andare di diverso avviso ad alcune proposte, quando queste proposte, apertamente o velatamente, siano state suggerite proprio per non dover adottare un provvedimento diverso dalla proposta.

Ad ogni modo, a distanza di oltre otto anni dall'entrata in vigore della Costituzione l'ordine giudiziario, nonostante le proteste ogni anno ripetute nei congressi dell'Associazione dei magistrati, rimane nella condizione di dipendenza dal Governo. E l'inconveniente è grave, essendo, come fu autorevolmente affermato, l'indipendenza della magistratura la più alta garanzia della legalità, sicchè ogni imperfezione di questa garanzia rischia di mettere in pericolo in tutti i campi la certezza e la tutela dei diritti individuali.

In concreto ed in particolare, oltre alle riforme urgenti per l'adeguamento alla Costituzione della legge di pubblica sicurezza, è necessario riformare i codici vigenti, incominciando dal codice di procedura civile, per il quale, in verità, ha spezzato anche... una

lancia l'onorevole relatore. Il quale, ricorda i principi dell'oralità e della officialità sostenuti dal compianto professor Chiovenda, dal Carnelutti e dagli stessi Calamandrei e Redenti, i quali ultimi prepararono l'elaborazione del codice di procedura civile vigente, pur riconoscendo, d'altra parte, gli inconvenienti che nella pratica attuazione del codice di procedura civile si riscontrano.

In merito vi sono opinioni diverse. Per taluni: ritorno al vecchio rito sommario con emendamenti, come fu sostenuto al secondo congresso dell'Associazione forense italiana dal relatore avvocato Giuseppe Nardelli, che redasse anche un'apposita proposta di legge. Altri invece affermano che gli inconvenienti riscontrati nella pratica attuazione del codice processuale civile derivano dalla inadeguatezza dei mezzi messi a disposizione, intendendosi questi le aule, i cancellieri, i giudici. I quali giudici sarebbero stati sottoposti, addirittura, con l'entrata in vigore del codice di procedura civile del 1940, ad un immane, disumano lavoro.

È stato però dimostrato il contrario, perché le pronunzie emesse in un anno da un giudice di tribunale pare siano queste: con il vecchio codice, in media, 100 sentenze definitive e 200 fra sentenze interlocutorie ed altri provvedimenti; con quello del 1940, in media, 87 sentenze definitive e 170 altri provvedimenti, fra i quali ordinanze singole e collegiali.

Dunque, non insopportabile aggravio del giudice, ma diminuzione delle pronunzie che sarebbero scese a 257 contro le 300 che erano, vigente il vecchio codice processuale. Né si può dire che il lavoro disumano del giudice derivi da quelle caotiche udienze istruttorie che si hanno nei processi civili; perché un giudice tiene udienza una o due volte al massimo alla settimana, per quattro o cinque ore, al massimo, per ogni udienza, sicché dieci ore la settimana di udienza non sono quel lavoro disumano e «ammazzante» di cui si parla dai sostenitori dell'attuale codice che fanno risalire gli inconvenienti che si verificano soltanto alla inadeguatezza dell'organizzazione, delle aule, delle cancellerie, ed alla carenza numerica dei giudici e dei cancellieri.

La verità è che non c'entrano i principi sostenuti dal Chiovenda, della oralità e della officialità, che noi riconosciamo essere ottimi. Invece gli inconvenienti lamentati derivano dalla scissione fra la fase istruttoria e la fase decisoria, che non è del Chiovenda, ma che fu escogitata durante i lavori preparatori dell'attuale codice di procedura

civile, con l'affidamento della preparazione e dell'istruzione della causa al giudice istruttore singolo, mentre la decisione spetta al collegio.

La verità è che sarebbe necessario, quando vengono redatti i codici processuali (e specialmente quello di procedura civile) non ascoltare soltanto i luminari del diritto, i professori universitari, gli avvocati di altissima fama — i quali, quando talvolta si recano di persona in udienza, vedono aprirsi l'ala ossequiosa dei colleghi, sono ascoltati con deferenza dal giudice e vedono sbrigare immediatamente la propria causa; ma sentire anche gli avvocati pratici, quelli che seguono la *routine* delle udienze tutti i giorni. Se si facesse oggi un *referendum* si vedrebbe che questi avvocati pratici sono tutti contrari all'attuale sistema del giudice istruttore.

Abbiamo ricevuto proprio oggi uno studio dell'avvocato Ernesto Brunori di Firenze, *Il giudice istruttore nel processo civile* (Lettera ai congressisti in occasione dell'incontro indetto dal Centro italiano di studi giuridici, Milano, 17 giugno 1951) il quale si pronuncia contro l'istituzione del giudice istruttore. Vi ho già parlato dell'avvocato Nardelli, il quale come relatore al secondo congresso dell'associazione forense si esprime, nei confronti del giudice istruttore in questi termini:

« Il giudice istruttore deve essere abolito per diversi motivi.

« Innanzitutto perché, anziché facilitare lo svolgimento del processo civile, costituisce un ingombro tra le parti che chiedono l'immediata decisione della vertenza ed il collegio che è stato adito per ragione di competenza, e che non funziona fin dal primo momento.

« La pratica ha dimostrato purtroppo che la rosea prospettiva dei professori manipolatori di questo infausto codice ha costituito solo una beffa. Ricordate? Si parlò di un tavolo attorno al quale si sarebbero assisi i giudici, le parti e gli avvocati, e da buoni amici, carte in tavola, si sarebbe esaminato e messo a punto il rapporto processuale. Bel sogno! Questo tavolo paradisiaco dei professori è diventato il centro d'un mercato perché intorno ad esso si affolla una turba di mendicanti, avvocati, parti, testimoni, periti: tutta una folla urlante e gesticolante, che si pigia, si urta e dietro il tavolo il povero giudice istruttore, nascosto dietro una montagna di processi, ch'egli non ha avuto neppure il tempo di esaminare, con fascicoli che non si trovano, spariscono, ritornano...

FODERARO, *Relatore*. A quel tavolo manca proprio il giudice istruttore!

LOPARDI. No, senta il Nardelli: «... e senza un cancelliere che rediga un verbale e senza un usciere che chiami le cause». E questa è la realtà delle cose. Dunque, il sistema attuale non va: questa è una verità innegabile. È urgente, perciò, trovare una soluzione, qualunque essa sia.

Nell'incontro indetto dal Centro italiano di studi giuridici vi fu anche una relazione dell'attuale Presidente del Consiglio, onorevole Segni, il quale è professore in materia e ha anche proprie idee in proposito. Speriamo che durante il Ministero Segni si possa avere almeno la riforma del codice di procedura civile.

Ma quello che mi ha stupito, per la verità, è che il relatore, il quale ha speso alcune pagine della sua relazione per trattare della riforma del codice di procedura civile, se la sia sbrigata con due soli periodi per quel che riguarda il codice penale attualmente in vigore, esprimendo «l'augurio che il Governo al più presto emani un provvedimento organico di modifica del codice penale, così come è vivamente reclamato da ogni parte»; e limitandosi a far presente che si parla di un progetto ministeriale del 1949 che però non fu mai presentato al Parlamento, senza che in pratica si sia fatto alcunché. E la cosa è tanto più grave in quanto se per il codice di procedura civile vi sono ragioni tecniche che ne consigliano la modifica, ragioni politiche, oltre che tecniche, imporrebbero la riforma immediata del codice penale. E stupisce che il codice penale fascista attualmente in vigore, sia rimasto tale, a dieci anni dalla liberazione.

Il codice penale, il codice di procedura penale e la legge di pubblica sicurezza costituiscono insieme, nel 1931, i testi fondamentali della tirannide fascista, e salvo qualche recentissima modifica — che vedremo — al codice di procedura penale, sono ancora in vigore.

Achille Battaglia ha dimostrato nel suo studio «Giustizia e politica» contenuto nel volume *Dieci anni dopo* (Editore Laterza), che «nelle norme tuttora vigenti del codice penale sopravvivono tutte le incriminazioni eccezionali contenute nella legge istitutiva dei tribunali speciali». E questo è francamente mortificante.

L'articolo 3 della legge 26 novembre 1926, n. 2008, aveva creato il delitto di «cospirazione», perfezionabile con il semplice accordo, cioè senza la predeterminazione dei

mezzi di esecuzione della cospirazione stessa; cioè colpiva la « mera cogitazione ». L'articolo 304 del codice penale Rocco, non ha fatto che mutuare, che far proprie queste disposizioni, accettate senza obiezioni, fino ad oggi, da parte del legislatore democratico.

L'articolo 4 della legge istitutiva del tribunale speciale comminava, inoltre, da tre a dieci anni a chi ricostituiva associazioni, organizzazioni, partiti sciolti per ordine dell'autorità; principi e norme trasfusi nelle ipotesi previste dagli articoli 270, 271, 272, 273, 274 del codice penale, tutti attualmente in vigore. Vengono, poi, comminate pene da 5 a 12 anni di reclusione a chi « promuove associazioni dirette a stabilire violentemente una classe sociale sulle altre o a sovvertire l'ordinamento economico vigente nello Stato ». Chi pensasse, onorevoli colleghi, che questa norma potrebbe applicarsi soltanto nei confronti nostri o nei confronti dei compagni comunisti sarebbe in errore: in quanto basterebbe rileggere la più recente edizione del *Trattato di diritto penale* del Manzini, volume 4° a pagina 330, per rilevare che oltre ai partiti ed alle organizzazioni di sinistra la norma è applicabile anche alle leghe bianche ed anche ai sindacati non aderenti alla Confederazione generale italiana del lavoro.

Le disposizioni degli articoli 272, 273 e 274 puniscono il delitto di associazione (riferendosi a quelle dirette a deprimere il sentimento nazionale o aventi carattere internazionale). Queste norme, che non erano neppure contenute nella legge istitutiva del tribunale speciale, furono inserite per la prima volta nel codice penale Rocco del 1931 e sono ancora in vigore nella Repubblica democratica, che è sorta dalla sconfitta del fascismo.

La legge sul tribunale speciale prevede anche i delitti di propaganda e di apologia, che sono stati trasfusi negli articoli 273 e 303 dal codice Rocco, norme che a distanza di dieci anni dalla liberazione sono ancora tali e quali in vigore. Per esempio, è punito con la reclusione da 1 a 5 anni « chiunque fa propaganda marxista », ed alla stessa pena « chi fa propaganda diretta a deprimere il sentimento nazionale ». Anche questa norma è applicabile non soltanto contro di noi, come ha acutamente osservato il Battaglia (opera citata); anche il discorso alla nazione europea e qualsiasi autorevole pagina federalista, potrebbero facilmente cadere sotto la sanzione dell'articolo 272 del codice penale.

Ma l'assurdo si raggiunge con l'articolo 269 che punisce l'attività antinazionale del cittadino all'estero. In proposito vorrei leggervi

quanto nello studio già citato Achille Battaglia rileva, sottolineando come la magistratura abbia ritenuto, in considerazione che l'articolo 21 della Costituzione non è precettivo, ma soltanto programmatico, che si debba ritenere in vigore l'articolo 269 del codice penale. Infatti, così la corte di appello di Perugia, ha motivato una sentenza di condanna, per la violazione dell'articolo 269 del codice penale non mai soppresso.

Lo scopo dell'articolo 269 era quello di obbligare il cittadino italiano che si recava all'estero a mantenere ivi il bavaglio che aveva in Italia e che in Italia era tenuto stretto, oltreché dalle leggi di polizia, dalla persecuzione nelle persone, nei familiari e nei beni.

« Serviva l'articolo 269 come grave remora alla libertà di parola di ognuno che si recasse all'estero, ed era quindi diretto ad ogni cittadino e non soltanto ai cosiddetti « fuorusciti ». Serviva per giungere alla condanna di coloro che, sorpresi da una delle spie che il regime fascista appositamente manteneva all'estero o altrimenti tradito, venivano poi condannati al loro ritorno in patria, per avere approfittato del viaggio fuori del territorio dello Stato per esprimere liberamente, con cittadini stranieri o anche con connazionali ivi residenti, la loro opinione avversa al fascismo. E servì altresì per impedire ai cittadini italiani malcontenti del regime di far conoscere all'estero, mediante lettere, memorie, dattiloscritti, stampati clandestini, ecc. il loro contrasto al fascismo e le malefatte di questo ».

Ora, è mai possibile che una norma di questo genere possa essere ancora in vita nella Repubblica democratica italiana?

La sentenza rinalza: « Non solo sono punibili le notizie esagerate e tendenziose che vengono equiparate alle false, ma a queste viene anche equiparata, nella seconda ipotesi dell'articolo 269, ogni attività che « comunque rechi nocimento agli interessi nazionali ».

« La locuzione è la più generica possibile e nella sua voluta genericità (nella relazione ministeriale è chiamata necessaria genericità) svela il pericolo dei maggiori arbitri. A integrarla è sufficiente anche un commento malevolo o una censura al governo (vedi Manzini, volume IV, pagina 291), estremi, questi, affidati talmente all'interpretazione soggettiva e talmente al servizio di una determinata linea politica da non apparire certamente compatibili con un ordinamento democratico.

« La *ratio legis*, insomma è data dalla volontà di rintuzzare la libertà di espressione del cittadino dovunque egli la renda manifesta: sia all'estero che in Italia ».

Malgrado questa premessa, malgrado l'articolo 21 della Costituzione repubblicana, ritenendosi questa norma programmatica e non precettiva completa, la Corte di appello di Perugia è costretta a condannare anche oggi ai sensi dell'articolo 269 del codice penale, a edificazione della nostra repubblica democratica.

Passando poi, dal terreno politico a quello economico, fu detto autorevolmente in quest'aula dall'onorevole Leone, che allora non era ancora Presidente dell'Assemblea, che il codice fascista fu « un codice di classe ». Basti pensare come è punito severamente il furto. Pensate al furto di legna, al furto del povero contadino, il quale, spesso per necessità, va a raccogliere una manciata di legna nel bosco: furto aggravato per la violenza sulla cosa, quando non si ritenga che vi sia anche l'aggravante di aver portato un'arma con sé: l'ascia, con la quale la legna necessariamente deve essere tagliata. Minimo della pena, in questo secondo caso, tre anni di reclusione. Ebbene, le norme sul furto sono rimaste tali e quali.

Ed infine, sarebbe necessario, per quella che è la parte più propriamente tecnica, procedere all'abolizione del cumulo materiale delle pene, sarebbe necessario abolire l'articolo 116, quel famigerato articolo del concorso fra più persone per reati diversi e più gravi di quello voluto, che importa condanne che sono in molti casi aberranti. Così sarebbe ora di ripristinare « l'eccesso nel fine » anche per il reato di lesioni. Chi con un pugno fa cadere una persona, la quale, battendo la testa, muore, risponde di omicidio preterintenzionale, cioè di fatto avvenuto al di là della sua intenzione; chi dà un pugno ad una persona, la quale, cadendo, si rompe alcuni denti (il che importa un impedimento permanente nell'organo della masticazione) risponde, invece, di lesioni volontarie gravi. Tutto è un'aberrazione che ripugna, prima che al senso giuridico, alla logica, sicché dovrebbe essere cancellata dal legislatore.

Nella stessa diffamazione si è ritenuto di poter superare la disposizione fascista ripristinando la facoltà di prova. Io vi invito a rileggere quanto in tema di riforma del reato di diffamazione operata dal legislatore fascista scriveva il Marciano nel suo volume: *Innovazioni*, nel quale egli afferma che la riforma adottata fu una delle peggiori innovazioni fasciste nel codice penale del 1930, in contrapposizione a quanto Corso Bovio, aulico scrittore del fascismo, affermava, e cioè che la modifica era stata fatta proprio

per colpire il cosiddetto diritto di critica tanto sbandierato dalle « aristofanesche democrazie prefasciste ». Vi dirò invece che Giovanni Bovio aveva sostenuto precisamente il contrario e cioè che l'uomo politico può essere criticato, e perciò Corso Bovio è in una posizione diametralmente opposta a quella paterna, in ogni sua attività, non solo nell'attività politica, ma anche in quella privata e personale.

Così pure in tema di lesioni fra parenti sarebbe necessario ritornare al principio che tali lesioni possono essere perseguite soltanto a querela di parte, quando siano contenute nel determinato e modesto limite di dieci giorni, come per le altre lesioni.

Passando, poi, al codice di procedura penale, noi dovremo ricordare che esso, fu definito da un illustre giurista « il grande ammalato ». E, quel che è peggio, non sarà inutile richiamare alla memoria come Arturo Rocco lo definisse il più « fascista dei codici » per l'autoritarismo inquisitorio proprio del fascismo che lo permeava. Soltanto di recente sono state introdotte alcune innovazioni ed alcune modifiche. Il merito di ciò non va tanto al Governo, quanto ad alcuni parlamentari, e specialmente all'onorevole Leone, i quali hanno cercato di ovviare agli inconvenienti più gravi che nel codice di procedura penale si lamentavano.

Saremmo fuori della realtà se dicessimo che questa è una riforma di poco conto: certo non è tutto quello che si sarebbe potuto e voluto avere, ma certamente qualcosa è stato fatto. Certo si è che sarebbe stato meglio che fossero state approvate integralmente le proposte fatte dall'onorevole Leone, in quanto nei punti in cui ci si è dipartiti dalla sua proposta di legge si è finito per apportare modifiche meno avanzate e meno idonee rispetto a quelle proposte.

PRESIDENTE. Riferirò al mio collega omonimo queste sue cortesi osservazioni e la farò ringraziare da quell'omonimo collega. (*Si ride*).

LOPARDI. La ringrazio della comunicazione che ella farà... al suo collega!

Così, tanto per fare un esempio, va ricordata la possibilità di appellare la sentenza di merito con la quale l'imputato è stato prosciolto « perché il fatto non costituisce reato ». Questa era la formulazione proposta dell'onorevole Leone; ma il testo governativo, poi approvato, aggiunge: « quando sono applicate o possono essere applicate misure di sicurezza ». Non riesco veramente a capire perché si sia voluto introdurre questa limitazione.

Vi può essere una sentenza di assoluzione perché il fatto non costituisce reato, che può ledere interessi di natura civilistica: ad esempio, nel reato di concubinato, per i suoi riflessi in una eventuale causa di separazione personale fra i coniugi, è giustificato l'appello da parte di colui che sia stato assolto « perché il fatto non costituisce reato », quando invece egli può ottenere l'assoluzione « perché il fatto non sussiste ». Non capisco perché, approvando il testo governativo, la Commissione abbia voluto limitare queste possibilità.

Durante la discussione di quella proposta di legge e del testo governativo (che la peggiorava) sentii dire dall'allora guardasigilli onorevole Di Pietro una cosa che destò la mia meraviglia e cioè che si trattava di « riforme tecniche » e che soltanto sul terreno della tecnica dovevamo rimanere. Nel diritto penale e soprattutto nel diritto processuale penale credo che non vi sia nulla di soltanto tecnico e che non vi siano altri codici che, come quelli penali, risentano l'influenza politica addirittura del momento in cui si vive. Pertanto parlare di riforme esclusivamente tecniche è un'aberrazione non solo giuridica, ma anche logica. Tuttavia, anche sul terreno delle riforme tecniche perché non si è introdotta la possibilità dei motivi aggiunti nel caso di appello ?

Quante volte agli avvocati esercenti è accaduto di dover difendere un imputato in grado di appello su i motivi elaborati dal primo difensore, motivi monchi e manchevoli, i quali non potevano portare alla riforma della sentenza impugnata, mentre sussistevano motivi seri che, però, non erano stati elaborati nella stesura dei motivi di appello redatta dal difensore di prima istanza ? Quante volte in queste condizioni il magistrato ha potuto obiettare: questo motivo sussiste, ma poiché non è contenuto fra quelli su cui poggia l'appello, la sentenza deve essere confermata. Perché non è stato avviato a questo irrazionale inconveniente, introducendo una riforma di carattere puramente tecnico ?

Dobbiamo, è vero, riconoscere che aver concesso al difensore di poter assistere alla perizia è già un passo notevole; rimane però l'inconveniente dell'interrogatorio dell'imputato senza che vi sia la possibilità dell'assistenza da parte del difensore.

La verità è che le recenti riforme, pur costituendo un fatto notevole, hanno il torto di essere ancorate a quelli che erano i principi del codice del 1913, che aveva fatto un regresso rispetto a norme prece-

dentemente in vigore anche in Italia. Sappiamo tutti che nelle buone procedure vi sono due interessi fondamentali che debbono essere tutelati: l'interesse generale della società alla migliore tutela della propria sicurezza; l'interesse contrapposto individuale dei cittadini al rispetto della loro libertà.

Noi tutti sappiamo che vi sono quindi due tipi di processi: il processo cosiddetto inquisitorio, celebrato nel chiuso degli uffici e nel segreto dell'istruttoria, ed il processo accusatorio, che ha specialmente la caratteristica della rapidità e dell'oralità. Da noi, nel 1913, si instaurò il processo cosiddetto misto, che avrebbe dovuto prendere il meglio dal processo accusatorio e dal processo inquisitorio, processo misto che è un risultato, se non erro, della costituente che seguì la rivoluzione francese e che in realtà — come tutti i compromessi — risulta un coacervo di... manchevolezze.

Mi pare che nel codice napoletano del 1819 — non mi è facile muovermi su questo terreno, perché mi trovo a parlare alla presenza del Presidente, illustre processualista, ed al ministro che è un chiaro professore di procedura penale — fosse prevista la camera di consiglio, la quale aveva il potere di intervenire, dopo i dieci giorni dall'interrogatorio e dopo i dieci giorni dall'arresto, per esaminare se l'arresto effettuato dal giudice fosse giusto o meno, e quindi il potere di provvedere alla escarcerazione dell'imputato. Fu soppressa questa norma dal 1855 al 1865; fu ripristinata nel primo codice del regno d'Italia e fu abolita con l'entrata in vigore del codice liberale del 1913. (In Italia sono sempre avvenute cose stranissime: il codice liberale abroga una disposizione che era a tutto vantaggio della libertà dell'individuo!).

Oggi, con la riforma, vi è l'escarcerazione automatica per decorrenza di termini, vi è l'allargamento del mandato di cattura facoltativo rispetto a quello obbligatorio; ma nella pratica attuazione non so quanto e in che maniera queste norme saranno applicate e come possa essere seguita la discrezionalità del giudice in questa materia.

Ma, come ho detto, a garanzia del cittadino, il processo accusatorio in contrapposizione al processo inquisitorio può realizzarsi soltanto se l'interrogatorio dell'imputato avviene alla presenza del difensore. Da noi invece avverrà ancora nell'ombra, nel chiuso di una stanza, da parte del solo giudice istruttore, quando l'interrogatorio stesso non venga raccolto addirittura da ufficiali di pubblica sicurezza, i quali, contrariamente

a quanto è prescritto nella norma, anziché fare « un interrogatorio sommario », fanno un interrogatorio inquisitorio, quando non vi aggiungano le suggestioni o le sevizie addirittura nei confronti dell'interrogato, o quando non vi siano le « torbide compiacenze amministrative », come le definiva l'onorevole De Caro nella sua inchiesta, e come è risultato chiaramente dalla sentenza istruttoria nel processo Montesi.

Si è tentato di ovviare anche a questo, nella riforma del codice di procedura penale effettuata da poco, col porre dei vincoli di dipendenza più stretti alla polizia giudiziaria nei confronti del magistrato. Ma, a mio parere, tutto questo non basta. Non dovrebbe essere permesso l'interrogatorio completo da parte degli ufficiali di pubblica sicurezza, e soprattutto dovrebbe essere consentita la presenza del difensore. Infatti, chi esercita la professione di avvocato sa che, malgrado tutti i divieti, in udienza verrà letto sempre, contro il principio della oralità del dibattimento, l'interrogatorio effettuato dinanzi al giudice istruttore o addirittura dinanzi all'agente o ufficiale di pubblica sicurezza. Ed il difensore che si opporrà a questo sarà considerato un petulante, un fastidioso, e guardato di malocchio dal magistrato. Invece, se l'interrogatorio avvenisse con tutte le garanzie che il processo accusatorio esige e alla presenza del difensore, lo si potrebbe pur leggere nel dibattimento accelerando la conclusione della causa.

Ed a proposito della polizia e del codice di procedura penale, io non riesco a comprendere come possa rimanere ancora in vigore l'articolo 16 dello stesso codice di procedura penale, il quale articolo richiede l'autorizzazione del ministro per procedere contro un appartenente alle forze di polizia. Questo articolo costituì, al suo sorgere, una vera e propria menomazione della magistratura, la quale infatti protestò immediatamente. Ne fa cenno l'allora guardasigilli nella sua relazione. Infatti a coloro i quali dicono che è necessario tutelare la polizia nelle sue funzioni dovremo ricordare che il codice penale riconosce in modo autonomo la discriminante che spetta all'appartenente alla polizia, che sia stato costretto a fare uso delle armi o di altri mezzi di coazione fisica; dovremo ricordare che il codice di procedura penale vieta i mandati di cattura nei confronti di quegli agenti che abbiano agito nelle suddette condizioni.

Nell'articolo 16, nella richiesta della autorizzazione per procedere contro apparte-

nenti alle forze armate di polizia, è insito un pericolo nei confronti della libertà del cittadino e della tutela della sua persona, specialmente quando si tengano presenti i giudicati in materia della Corte suprema, la quale evidentemente ha ritenuto di dover essere molto larga nei confronti degli agenti della polizia e dei carabinieri per il reato di abuso di autorità contro arrestati e detenuti. Ecco ad esempio come apprendiamo, leggendo l'ormai famoso libro di A. Battaglia *Processo alla Giustizia*, una sentenza riportata da *Giustizia penale*, dell'ottobre 1953: « Non sussistono gli estremi del reato previsto dall'articolo 608 (abuso di autorità contro arrestati e detenuti) nel fatto di un carabiniere che abbia prodotto lesioni personali ad un arrestato con la sola intenzione di ledere la integrità del di lui organismo sospinto dalla rabbia provocata dal pertinace silenzio dell'arrestato stesso ».

Fra l'altro l'articolo 16 del codice di procedura penale è anticostituzionale, perché viola l'articolo 3 della Costituzione il quale sancisce che tutti i cittadini sono uguali dinanzi alla legge, viola l'articolo 112 della Costituzione il quale afferma che il pubblico ministero ha l'obbligo di esercitare l'azione penale, e viola l'articolo 28 della Costituzione il quale prescrive che tutti i funzionari e dipendenti dello Stato sono responsabili secondo le leggi penali, civili ed amministrative degli atti compiuti in violazione dei diritti. Non v'è dunque posto nel codice di procedura penale per l'articolo 16, il quale va anch'esso abrogato come la Costituzione vuole.

Ma no: non soltanto è necessaria l'autorizzazione per procedere nei confronti di un agente o di un funzionario di polizia che abbia commesso un reato, ma addirittura se muoviamo qualche sommessa critica nei confronti di un poliziotto o di un gruppo di essi commettiamo reato di vilipendio alle forze di polizia, e, poiché le forze di polizia sono equiparate alle forze armate, poiché l'articolo 8 del codice penale militare di pace (incompatibile anch'esso con la Costituzione) non è stato ancora abrogato, corriamo rischio di trovarci dritti dritti dinanzi ad un tribunale militare che ci giudica — nello stato di detenzione — per vilipendio alle forze armate dello Stato.

MORO, *Ministro di grazia e giustizia*. Salvo l'autorizzazione del ministro, che v'è anche in questo caso.

LOPARDI. Sì, lo so, ma è un'altra cosa. Noi non abbiamo in qualità di parlamentari

quelle garanzie che sono previste nel codice penale nei confronti degli appartenenti alle forze di polizia quando agiscono nell'adempimento del loro dovere, come non è prevista per noi la impossibilità dell'emissione del mandato di cattura, cosa invece prevista dal codice di procedura penale a vantaggio degli appartenenti alla polizia.

E a proposito di tribunale militare, vale la pena di ricordare che sono state presentate da uomini che siedono attualmente al Governo, dall'onorevole Ariosto, dall'onorevole Badini Confalonieri, dall'onorevole Cortese, oltreché da deputati di questa parte, proposte di legge tendenti a circoscrivere la competenza dei tribunali militari. Ora è avvenuto qualche cosa di sorprendente, una specie di gioco dei bussolotti. Ad un certo momento un comitato ristretto, seguendo l'indicazione del ministro, e lo stesso ministro guardasigilli del tempo, hanno presentato, sotto forma di emendamenti, delle controproposte che hanno snaturato le proposte di iniziativa parlamentare ed hanno addirittura peggiorato la situazione esistente. Eppure anche qui la legge è stata chiara, la Costituzione esplicita. Vi fu un intervento proprio dell'onorevole Leone, che sono costretto oggi a citare ad ogni piè sospinto, durante i lavori della Costituente, tendente a far interpretare in senso restrittivo l'articolo 8 del codice penale militare di pace, che dovrebbe riguardare solo gli appartenenti in atto alle forze armate e non tutti i cittadini che non siano in congedo assoluto. Anche qui esiste dunque, una carenza costituzionale. Ma quel che è apparso chiaro in questa materia è che non soltanto vi è la volontà, da parte del Governo, di non adeguare la legge alla Costituzione, ma addirittura vi è la volontà inversa, di aggravare cioè l'applicazione che oggi della legge attualmente in vigore viene fatta.

Ma non voglio dilungarmi su questo terreno, anche perché l'ora è tarda ed il tempo ristretto, sicché i lavori sui bilanci devono necessariamente precipitare e concludersi. Non vi parlo quindi di altri problemi che pure sarebbe interessante trattare, come quello della mancanza degli edifici giudiziari; della riparazione degli errori giudiziari; come il problema dei liberati dal carcere, dell'ordinamento giudiziario, del sistema penitenziario; come il problema delle corti di assise, che non so quanto effettivamente rispondano, con il sistema dello scabinato, alle esigenze per cui furono create. Ed intendo riferirmi specialmente a quelle di appello. In prima

istanza almeno, sul fatto il giudice popolare può rendersi conto di quella che è la realtà delle cose, anche se in camera di consiglio sarà buon giuoco per il giudice togato, per il presidente imporre la propria volontà, come di solito avviene. E quando ciò non accade si hanno le sentenze suicide come le definì il compianto avvocato Gennaro Escobedo nell'ormai famoso processo Mulas.

Ma nella corte di assise di appello c'è solo la relazione sommaria del giudice. Li gli avvocati possono parlare solo brevemente: quale sarà allora la funzione dei giudici popolari in camera di consiglio? Faranno atto di presenza e giureranno su quelle che sono le affermazioni del relatore (perché certo non potranno giurare sulle arringhe contrastanti degli avvocati, di difesa e di parte civile)? È questo un problema da riesaminare a fondo.

Necessariamente — dato il tempo a mia disposizione — questo mio intervento è stato forse caotico e lacunoso, del che chiedo scusa ai colleghi che mi hanno benevolmente ascoltato.

Prima di concludere, però, voglio ricordare i precedenti di questa discussione.

Nel 1949 — discutendosi il bilancio della giustizia — furono date dal guardasigilli del tempo ai vari oratori intervenuti delle assicurazioni, poi non confermate dalla realtà. Nel 1950 il ministro Grassi dava per risolto il problema del Consiglio superiore della magistratura e della riforma di tutti i codici. Nel 1951 la stessa promessa fu ripetuta dall'onorevole Piccioni. Nel 1952 l'onorevole Zoli non promise la modifica dei codici, ma soltanto riforme parziali. Per quanto riguardava, però, il Consiglio superiore della magistratura, affermò che sarebbe stato attuato entro l'anno. La stessa promessa fu ripetuta nel 1953 e nel 1954.

Attraverso il mio modesto intervento abbiamo constatato invece come nulla sia stato fatto, come la carenza costituzionale sia spaventosa, come il codice penale sia ancora il codice penale fascista, come la legge di pubblica sicurezza sia ancora quella del 1926, cioè uno dei pilastri del regime dittatoriale fascista.

Vorrà il nuovo guardasigilli affrontare con animo sereno le riforme necessarie per rendere aderenti le norme legislative alla Carta costituzionale? Vorrà il Governo Segni porre fine a quella carenza costituzionale cui si riferì nel suo messaggio anche il Presidente della Repubblica? Osiamo sperarlo! Una cosa è certa: per parte nostra non ci stan-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

cheremo di continuare la nostra azione diurna, tenace, paziente perché nel nostro paese il vuoto costituzionale sia colmato e di conseguenza venga ripristinata quella certezza del diritto che è garanzia di democrazia e di libertà. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

AMATUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il vero motivo che mi spinge a prendere la parola in un'ora così tarda è la fiducia profonda e viva nell'opera futura del nuovo ministro di grazia e giustizia, perché i vari problemi, che da decenni vengono agitati in quest'aula, per lo meno i più urgenti ed indilazionabili, possano essere avviati verso la soluzione.

Non è esatto quanto poco fa ha detto l'onorevole Lopardi, che ha parlato addirittura di crisi della giustizia. Bisognerebbe volontariamente bendarsi gli occhi per disconoscere che, quanto è stato fatto, in questi ultimi anni, ha contribuito non poco a un serio snellimento dell'amministrazione della giustizia: basta ricordare la legge dello sganciamento della magistratura dagli altri organi burocratici dello Stato, per garantire quella autonomia economica e quella indipendenza che l'attuazione del Consiglio superiore della magistratura dovrebbe consacrare in una maniera più ampia e definitiva.

Il problema, quindi, non è quello indicato dall'onorevole Lopardi. Piuttosto è da domandarsi: le moltissime leggi che vi sono, spesso ambigue, spesso contraddittorie, hanno risposto all'ansia, al voto che unanimemente dalla magistratura e dall'avvocatura è stato elevato o invece vi è qualche altra lacuna, e cioè l'ordinamento giudiziario non è così perfetto o così completo da assicurare la giustizia, che dobbiamo sempre considerare come l'ansia costante e perpetua di dare ad ognuno sollecitamente tutto ciò che giustamente è dovuto?

Ed ecco così in poche parole delineato il primo punto del mio intervento.

L'onorevole Foderaro nella sua lunga, pregevole e minuziosa relazione ha voluto indicare le cause che rendono oggi lento il funzionamento della giustizia. Egli dedica a questo argomento un capitolo apposito della sua relazione, che intitola: « Ammodernare e sveltere la giustizia ».

Anche se pochi sono gli ascoltatori, eletto è il loro ingegno e profonda è la loro preparazione.

Io dico: siamo pratici e condensiamo in poche parole i difetti che continuamente vengono lamentati e di cui poco fa abbiamo sen-

tito l'eco da una parte nella schioppettante oratoria dell'onorevole Degli Occhi, dall'altra nella critica non sempre serena dell'onorevole Lopardi.

Lode all'onorevole Foderaro che ha dimostrato di avere una conoscenza profonda dei problemi della giustizia. A lui vada, più che il senso della mia ammirazione fraterna, il mio plauso per l'opera che ha condotto tanto egregiamente a termine.

Le cause si devono, in fondo, ridurre a quattro sole insufficienze: prima, l'insufficienza non numerica, ma qualitativa delle leggi.

Seconda: l'insufficienza dei magistrati, nei quali manca la specializzazione nelle varie branche del diritto.

Terza: l'insufficienza dei mezzi strumentali per la raccolta e la conservazione delle leggi.

Quarta ed ultima: l'insufficienza del personale ausiliario della giustizia.

Per quanto riguarda il primo punto, cioè l'insufficienza qualitativa delle leggi, è da osservare innanzitutto che tale lamentela non è affatto nuova. Durante la discussione del bilancio dello scorso esercizio, del quale io fui relatore, ribadii tale concetto, affermando che uno dei difetti fondamentali dell'amministrazione della giustizia risiede nel modo imperfetto con cui si fanno le leggi e nella complessità, varietà e — a volte — ambiguità delle stesse.

Se è vero che per la multiforme attività dello Stato, per l'accresciuto suo intervento nei vari rami dell'attività sociale, commerciale, industriale, culturale, eccetera, si rende necessaria l'emanazione di sempre nuove norme giuridiche, è altresì vero che, spostandosi i limiti del potere esecutivo rispetto al legislativo a seconda della fluttuazione storica, si tende ad allargare anche il campo del potere esecutivo di fronte a quello legislativo.

E allora diciamo: il difetto risiede non tanto nel numero delle leggi, ma nel modo affrettato col quale si vogliono fare; perché (parliamo una volta per sempre con quella chiarezza che deve essere ribadita anche nel Parlamento) i progetti di legge, siano questi di iniziativa parlamentare o, soprattutto, governativa, non è il ministro competente che li redige (e non tutti hanno la competenza altissima dell'attuale guardasigilli). Egli può dare agli altri ministri il concetto ispiratore del provvedimento, ma chi praticamente formula la legge sono alcuni valorosi e intelligenti funzionari; ai quali però manca la possibilità di esprimere l'*humus legis* in modo preciso, conciso e chiaro. E noi spesso dimentici-

chiamo che il processo creativo della legge non è una scienza, ma un'arte, un'arte delle più delicate e delle più difficili!

Ora, da quanto viene ammesso dall'illustre relatore nella sua relazione, da quanto di quella relazione è stato ripreso anche dall'onorevole Degli Occhi, si trae la conclusione che dobbiamo una volta per sempre creare un ufficio legislativo, che non sia però — come attualmente è — un'appendice del gabinetto dei vari ministeri, ma una specie di osservatorio dal quale possa derivare un contributo, un aiuto di perfezione, non solo al Governo, ma anche ai privati, per modo che tutti possano essere ragguagliati sulla situazione giuridica della legislazione comparata esistente nelle varie nazioni.

Ricordo che lo scorso anno ebbi a dire che questa necessità, che questa esigenza era stata sostenuta perfino da Pellegrino Rossi, e poi da Stuart Mill, e da Saint Simon; ma tutte queste voci rimasero inascoltate, forse perché in tutti i Parlamenti è gelosamente custodita la prerogativa di voler fare da soli le leggi e, pur di non rinunciare ad essa, si ammette con grande leggerezza la possibilità di fare delle leggi imperfette.

Un nostro grande, Nicolò Machiavelli, disse che in uno Stato occorrono poche leggi, ma armi buone; io dico che in uno Stato moderno e democratico occorrono poche leggi e buone. Infatti, in una legislazione eccessivamente complessa e non ben coordinata ed armonica sono più facili le contestazioni, ed è difficile districarsi. In ciò, inoltre, è una delle cause dell'esasperante lentezza della giustizia, che da ogni parte si sente lamentare e di cui si fa eco anche il relatore onorevole Foderaro.

Primo presupposto per ottenere tecnicamente una legislazione adeguata è quello di creare dei buoni uffici legislativi, come dicevo. Solo così faremo nostro l'insegnamento di Mario Pagani, che esclamava: « Apri il tuo codice e, se la tua sicurezza è garantita, se la tua tranquillità è assicurata, se l'abuso è allontanato, quello indica il grado del tuo progresso e della tua civiltà ».

Soprattutto in questo campo, onorevoli colleghi, cioè dal grado di perfezione delle nostre leggi noi potremo valutare il grado di civiltà del nostro paese.

Un altro punto che desidero brevemente trattare è quello degli organici dei magistrati. L'onorevole Foderaro rileva nella sua relazione che, su un organico di 5553 unità, soltanto 4617 sono i posti coperti, e ravvisa in tale carenza la causa dell'eccessivo ritardo nell'espletamento del lavoro dei magistrati.

Io non sono completamente di questo parere. D'accordo che, se non si provvede subito a coprire completamente l'organico, l'inconveniente è anche maggiore, ma il fatto è che l'organico stesso è insufficiente. Occorre tener presente che 50 anni fa il rapporto fra magistrati e popolazione era di 1 a 5 mila, mentre oggi vi è un solo magistrato ogni 12 mila abitanti. Si aggiunga poi che le competenze sono aumentate e che la vita sociale, con le sue esigenze e le sue immancabili contestazioni, ha portato ad un aumento pauroso delle liti. È appunto per sopperire a questa deficienza numerica di magistrati che proprio ieri, in Commissione di giustizia, ho proposto che agli uditori giudiziari sia conferita, dopo un certo periodo di tirocinio e previo parere favorevole del capo ufficio, la funzione giudiziaria; trovando però l'opposizione autorevole del sottosegretario di Stato che rappresentava il Governo.

Comunque, più che al numero, noi guardiamo alla qualità. Si è detto che per avere una buona magistratura bisogna renderla veramente indipendente, e tale indipendenza — mi si consenta di esprimere pubblicamente questo parere — io la scorgo, più che nella attuazione di istituti costituzionali, nel modo come essa nasce.

Ella, onorevole ministro, concordi con me in quest'affermazione. Ella ha un dovere sovrano, il dovere sovrano che spetta al ministro della giustizia di vigilare perché la magistratura mantenga al nostro popolo il sacro palladio della libertà e della giustizia. Ricordi che la maestà della legge e l'autorità chiamata ad applicarla devono restare inviolate.

Per il magistrato i principi e i programmi devono riassumersi in una sola cosa: nella coscienza del diritto, nell'osservanza scrupolosa delle leggi e nell'amministrazione religiosa della giustizia.

Ma ricordino gli onorevoli colleghi che, per avere una degna magistratura, occorre un'altra cosa, che purtroppo manca; la specializzazione nelle varie branche del diritto che i magistrati sono chiamati ad applicare.

L'onorevole Foderaro, parlando delle controversie agrarie e del lavoro, si riferisce alla necessità di questa specializzazione. Noi siamo ancora abituati a considerare il magistrato come buono a tutto fare. Il magistrato è considerato come il perito dei periti. Ma questa è un'esagerazione della verità! Le conoscenze umane sono limitate. Voler pretendere che il magistrato abbia una conoscenza profonda del diritto penale e una conoscenza altrettanto profonda di quello civile, e che si possa appli-

care nella decisione delle controversie in materia agraria o in quella del lavoro, significa pretendere troppo dalle umane possibilità.

Specializziamo questi magistrati, creiamo degli appositi ruoli, per modo che ognuno possa essere un profondo conoscitore della materia che tratta. Non facciamo in modo che i magistrati vengano adibiti inconsideratamente nell'uno o nell'altro ramo, perché la conseguenza è una sola: la lentezza snervante della giustizia, il cavillo, che trova il terreno fecondo, più che nella genialità o nella preparazione di una difesa delle parti, nella impreparazione dello stesso magistrato, che non ha il potere di stroncare sul nascere certe eccezioni che si manifestano infondate.

E veniamo al terzo punto, che riguarda l'insufficienza dei mezzi strumentali per la raccolta e la custodia delle prove. Bisogna dire che l'amministrazione della giustizia, in Italia, marcia secondo i criteri e sui binari di 60-80 anni fa; non si uniforma al progresso. Noi vediamo che al Ministero del tesoro è stata attuata la meccanizzazione delle operazioni di contabilità con appositi strumenti; nella stessa Inghilterra si usano progrediti mezzi tecnici anche nel notariato.

L'onorevole ministro nel suo messaggio alla magistratura ha accennato a tre fondamentali problemi: problema della magistratura, problema del notariato, problema della classe forense.

Il notariato, che spesso è dimenticato, è invece il custode che trasmette nel futuro e alle generazioni avvenire la civiltà, i costumi, i diritti dei popoli. Mentre il notariato inglese ha sostituito il calamaio e la penna con la scrittura a macchina con nastri ad inchiostro indelibile; mentre noi vediamo in tutti gli altri uffici dei registratori, delle macchine calcolatrici, delle macchine cucitrici; mentre vediamo tutto questo, non è difficile constatare nelle aule giudiziarie che ancora qualche cancelliere invece della carta assorbente usa la polvere di marmo e per cucire i fascicoli giudiziari usa il pungolo del calzolaio, con cui pratica dei fori attraverso i quali fa scorrere un filo di cotone o di spago, per lo più sporco. Si formano così certi fascicoli la cui copertina fino a poco tempo fa era costituita da quelle che una volta erano le tessere annonarie. Credo di poter concludere su questo punto dicendo, come dice il relatore: ammoderniamo la giustizia. Io non vedo perché qui in Italia non si debba fare quello che ho avuto occasione di veder praticare in Inghilterra: le prove testimoniali vengono raccolte attraverso mac-

chine, le parole dell'imputato vengono incise su nastri e vengono così automaticamente messe a verbale.

Così, invece che col freddo e spesso indecifrabile verbale, che dipende dalla capacità del giudice che detta e del cancelliere che scrive, l'imputato potrebbe rendere la sua dichiarazione o confessione con la sua propria voce in modo che il giudice, specialmente di secondo grado, abbia un elemento assolutamente autentico di valutazione: certe riserve e certe perplessità nelle risposte sono spesso molto più eloquenti dei semplici «no» o «sì» incolori e senza tono che vengono raccolti nei verbali.

Ma questo ammodernamento e questo sveltimento non potranno essere attuati se per la magistratura, una volta per sempre, non viene abbandonato il vecchio ritornello della insufficienza dei mezzi economici, perché, onorevole ministro, se ella dovesse rispondermi in questo modo, che cioè l'esigenza del bilancio non lo permette, io le direi: se non è possibile per questo esercizio, pensiamo all'esercizio futuro. Si ricordi che un grande cattolico e un grande italiano, Alessandro Manzoni diceva: quando si vuole il denaro del pubblico lo si trova sempre, il guaio è che spesso lo si spende male.

E passo rapidamente all'altro argomento del mio intervento: l'insufficienza del personale ausiliario. Ella sa, onorevole ministro che si sono verificati incresciosi episodi a Milano: il precedente dei magistrati che protestarono, che elevarono il grido di allarme dicendo: non possiamo contemporaneamente fare i magistrati, i cancellieri, gli uscieri ed il personale d'ordine.

Non esagero se dico che sono molti i magistrati, specie nelle preture, che devono provvedere a tutto: all'archiviazione della pratica, alla conservazione dei fascicoli, alla raccolta delle prove, e forse qualche volta devono provvedere anche alla pulizia. Si aumenti, perciò, il personale ausiliario, si compia quest'opera di cui l'onorevole Scalfaro è stato un assertore ammirevole, per quanto riguarda in particolare la sistemazione della categoria amanuense. Si tratta di gente che presta servizio da 15-20 anni con stipendi di fame.

Noi ammiriamo le affermazioni fatte dal Presidente del Consiglio, perché sappiamo quanto profonda sia la sua onestà e quanto ammirabile sia anche la sua povertà: la povertà e la giustizia sono andate sempre unite. Guardiamo allora a questi ausiliari misconosciuti e dimenticati quali sono gli amanuensi

della giustizia. Lo Stato non fallirà certamente dando a costoro una dignità che si sono conquistata con un lungo e duro lavoro, e soprattutto si dia ad essi quel tozzo di pane che sa di tanto lavoro, di tanto sacrificio e di tanta abnegazione.

Su questo punto potrei concludere. Ma peccherei parlando della giustizia in genere, se non accennassi, pur senza entrare nella materia specifica, a due questioni importantissime.

Esiste una giustizia che è amministrata dalla magistratura e dagli organi giudiziari ordinari; vi è una giustizia amministrativa che non dipende dal Ministero di grazia e giustizia, ma dal Ministero dell'interno, se si tratta della giunta provinciale amministrativa, o dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, se si tratta del Consiglio di Stato.

Abbiamo poi una giustizia tributaria, che dipende dal Ministero delle finanze, per modo che l'amministrazione della giustizia può essere concepita come una specie di Giano a più fronti, nel senso che invece di essere una giustizia unica, obiettiva e luminosa per tutti, presenta aspetti diversi a seconda della diversità dei rapporti.

Onorevole ministro, prenda lei un'iniziativa al riguardo!

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

AMATUCCI. La giustizia che viene amministrata dalle giunte provinciali amministrative effettivamente risulta intollerabile per il modo stesso come quegli organi sono composti. Può accadere che un ricorso venga affidato al cosiddetto tecnico, che è un funzionario e che pertanto non è mai al corrente della legislazione; oppure può venire affidato a un altro membro, e in questo caso ella sa quanto spesso giochi l'elemento politico. In questo caso dobbiamo dire con il grande Carrara che, quando nell'aula in cui si amministra la giustizia entra la politica, la giustizia scappa dalla porta.

La stessa situazione si verifica per quanto riguarda la giustizia tributaria. Il Presidente del Consiglio ha dichiarato apertamente che questo Governo dovrà portare a termine la approvazione della legge Tremelloni. Io dico che questa legge resterà seppellita sotto il peso delle buone intenzioni, se la giustizia tributaria (considerata nel vero senso della parola, cioè da coloro che sono chiamati a risolvere le contestazioni) non dovesse funzionare in modo veramente degno e obiettivo.

Chi di noi non si è recato innanzi alle commissioni distrettuali o provinciali? È difficile dinanzi a tali commissioni impostare una discussione giuridica, ed è soprattutto la presenza del procuratore delle imposte che determina la decisione, mentre in alcuni membri la preoccupazione di una mancata conferma per il biennio suggerisce un atteggiamento conformista nei riguardi dell'agente delle imposte.

In altre parole, onorevole ministro, la giustizia sia amministrata dai magistrati in tutti i suoi aspetti, in tutte le sue forme, perché solo così tutti saranno garantiti nei loro diritti, e da tutti si potrà esigere l'adempimento dei loro doveri.

Debbo, poi, rispondere all'onorevole Lopardi, prima di toccare l'ultimo argomento che mi sono proposto di trattare.

L'onorevole Lopardi ha parlato dei tribunali militari. Anche la giustizia militare è una cosa molto seria, e come per la giustizia tributaria l'onorevole Vanoni ha presentato uno schema di riforma delle commissioni, così anche per i tribunali militari il ministro della difesa, onorevole Taviani, ha presentato un progetto di riordinamento. Si tratta dell'attuazione, se non sbaglio, dell'articolo 111 della Costituzione, in virtù del quale la Cassazione è investita di tutte le controversie in materia di violazione di leggi. Ora, se è esatto che nei lavori della Costituente venne detto che era necessario anche per i tribunali militari, per quanto attiene alle violazioni di legge, andare in Cassazione, e pertanto il tribunale supremo militare dovrebbe divenire un tribunale di secondo grado, perché non attuare questo postulato della Costituzione? So che ci sono molte opposizioni, so che molti rilievi sono stati fatti e saranno fatti. Si è anche accennato che attuare questa proposta significherebbe sminuire il prestigio delle forze armate. Io non credo, perché se la Cassazione attua il principio della applicazione obiettiva della legge, penso che con il secondo grado di giurisdizione nei tribunali militari si verrebbe ad attuare veramente la giustizia sostanziale.

Allora, sgombrato così il terreno per quanto si deve fare in certi settori della giustizia, esaminiamo lo stato della legislazione vigente, sul quale con la competenza che lo distingue si è intrattenuto, nella sua relazione, anche l'onorevole Foderaro.

Si è parlato del codice di procedura civile, del codice di procedura penale, e del codice penale. Di quest'ultimo mi occuperò un po' più estesamente, onorevole ministro, perché

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

io so che ella è un seguace ammirevole e degnissimo della scuola positiva. Che cosa bisogna riformare nel codice penale? Il codice penale va riformato secondo l'indirizzo e la luce della dottrina positiva.

Per quanto riguarda il codice di procedura civile, io penso che non vi sarà nessuno in quest'aula che seriamente ritenga di dover tornare al procedimento sommario del 1901. È vero che si sono mosse lamentele, cioè si è detto che la novella del 1950 non ha superato né infranto tutte le remore e le contraddizioni che sono nel codice di procedura civile per rendere spediti i processi. Ma è vero anche che in questi giorni vi è stata come una presa di posizione contro la figura del giudice istruttore. Sarei incauto se volessi fare dei progetti di riforma del codice di procedura civile, come potrebbe essere incauto il Parlamento se dovesse farli in sede di Commissioni legislative. Ma, se si lamentano tanti inconvenienti, se si deplora questa massa di processi, queste pile di processi che nascondono la visione del giudice istruttore, se si lamenta questo accalcarsi delle parti, dei testimoni, questo vociare indegno nelle aule, questo litigare nei corridoi, questo trafficare ai danni della giustizia, perché non si ricorre all'unico rimedio che è quello di aumentare l'organico della magistratura giovandosi della meccanizzazione, col necessario conseguente aumento del personale ausiliare? È soprattutto necessario un ammodernamento per quanto occorre al funzionamento della giustizia. Il giorno in cui noi potessimo dare ad ogni giudice, attraverso una adeguata specializzazione dei magistrati, un numero limitato di processi, evidentemente questi inconvenienti cadrebbero, ed effettivamente allora la giustizia potrebbe divenire molto più attiva ed efficiente.

Per quanto riguarda il codice di procedura penale, io sono il meno qualificato a parlare, perché, insieme con l'onorevole Leone e con l'onorevole Riccio, fui autore della prima proposta di legge di riforma che nella passata legislatura venne approvata solo dalla Camera, per il successivo scioglimento del Parlamento. E sono anche il meno qualificato a parlare perché sono stato, con l'onorevole Riccio, il relatore sulle modificazioni.

Però debbo dire onestamente qualche cosa che richiami l'attenzione del ministro. V'è stata una certa reazione in certi ambienti, forse per il modo immediato con il quale sono entrate in vigore le norme modificatrici del codice penale: secondo il sistema tradizionale, si voleva che venissero emesse

prima le norme transitorie di attuazione. È verissimo. Io potrei anche condividere questo parere.

Ma una sola cosa bisogna rivedere seriamente: è un peccato, un'omissione in cui — io debbo dichiarare ciò pubblicamente — siamo incorsi: il fermo. Si è trattato forse di un momento di stanchezza, e non credo che io mi umilierò — dovrete anzi ammirare la mia buona volontà — se oggi, non in forma privata, ma da questa tribuna parlamentare, lo voglio comunicare al ministro. Il fermo, come l'abbiamo concepito senza violare i principi della Costituzione, deve essere però operante quando la natura del reato o la misura della pena autorizzi la limitazione della libertà personale. È questo che noi possiamo segnalare, e confidiamo che ella, onorevole ministro, con la sua autorità, con la sua preparazione, con la sua esperienza potrà riparare a questa omissione, che non la Commissione, ma forse il relatore non poté, per circostanze diverse, far presente agli onorevoli colleghi in sede di Commissione legislativa.

Il resto, indiscutibilmente, è un progresso. Soprattutto per quanto riguarda il sistema dell'impugnazione, che noi abbiamo esteso, per quanto riguarda la possibilità di presentare motivi mediante la posta, per quanto riguarda la creazione della polizia giudiziaria, corpo specializzato. Facemmo anche un ordine del giorno perché il Governo creasse questo corpo specializzato, non nel senso di prelevare dieci, venti, cinquanta agenti dalle varie questure o dalle varie caserme e farli affluire nei vari tribunali, ma specializzato per una preparazione particolarmente accurata, affinché nella fase delle indagini possa essere uno strumento utile di collaborazione non solo nella prevenzione, ma anche nella repressione dei delitti.

Onorevole Foderaro, la brevità del tempo non mi consente di rispondere diffusamente ad alcuni punti della sua relazione, sui quali, in verità, io dissento. Ella in materia di controversie sul lavoro afferma l'opportunità di ritornare al ricorso, perché — ella dice — quando si presentava un ricorso, il magistrato preventivamente poteva esaminare la materia della causa rendendosi conto della natura delle eccezioni e avviare così la causa verso una soluzione più rapida. Io non concordo con lei, perché, se il magistrato vuol fare questo esame, lo può fare anche sulle citazioni; ma il magistrato non lo fa per le ragioni che ella stessa indica, cioè il numero veramente stragrande delle cause di lavoro che vengono innanzi a lui rimesse, cause che

per la loro complessità, per la vastità delle disposizioni che bisogna invocare, fanno mancare il tempo al magistrato per potersi preventivamente aggiornare sulla vera natura e sul vero scopo della contestazione. Abbiamo voluto adeguare le contestazioni in materia di lavoro alle normali contestazioni: infatti, come non vi deve essere una giustizia ordinaria ed una giustizia tributaria, o militare o amministrativa (ad un certo momento si è parlato persino della creazione del tribunale supremo amministrativo per superare certi contrasti fra le sezioni consultive e quelle giurisdizionali del Consiglio di Stato), così noi abbiamo voluto — con la « novella » del 1950 — adeguare la procedura delle cause del lavoro a quella delle cause ordinarie.

Un secondo punto, sul quale non concordo, è quello di rendere possibile la decorrenza dei termini ai fini dell'impugnativa con la comunicazione che di ufficio il cancelliere dovrebbe fare. Onorevole Foderaro, le ragioni che ella adduce sono assai apprezzabili: ella parla di debitori ricchi e di creditori poveri, soffermandosi sulle remore e sui sabotaggi posti in essere per protrarre la lite. Ma, a mio giudizio, ella non può incidere nella coscienza del singolo litigante indipendentemente da ogni indagine sui motivi per cui si crede o non si crede di fare acquiescenza. Si tratta soltanto — come ella ha scritto — di sveltire i procedimenti. Infatti, quando il creditore povero potrà ottenere in 15-20 giorni la decisione della sua causa, senza dover attendere tre o quattro anni percorrendo i vari gradi della giurisdizione, noi avremo adottato un saggio provvedimento.

Non concordo infine su una terza osservazione dell'onorevole Foderaro, e cioè quella con la quale egli propone di consentire alle parti in causa di poter adire l'autorità giudiziaria con maggiore speditezza, abolendo persino la facoltà di reclamo ad un collegio avverso le ordinanze ammissive di prove. Ma questa è una conquista che noi abbiamo realizzato: noi vogliamo l'indipendenza e la libertà del magistrato affinché compia il suo dovere, non già perchè non lo compia.

Non c'è bisogno che io ricordi quante volte ci siamo trovati di fronte ad ordinanze ammissive di prove, abbiamo espletato questi mezzi di prova lunghi e dispendiosi ed alla fine il collegio li ha dovuti dichiarare inammissibili, con quanto danno e perdita di tempo delle parti è facile immaginare. Per il resto concordo pienamente con la relazione del collega Foderaro.

Desidero, poi, muovere qualche osservazione in merito al codice penale. In questa materia, onorevole Moro, mi qualifico senz'altro suo modesto discepolo. Il codice del 1930 — lo ha detto dianzi il collega Lopardi, citando dei casi particolari — è ispirato ad un eccessivo rigore.

Ebbene, che cosa è la pena secondo gli studi più recenti dei penalisti e dei criminologi? Se è vero che la pena è fondata sul principio che il diritto negato dal delitto dev'essere riaffermato, e che la società, reprimendo con la pena la negazione del diritto contenuta nel delitto, adempie al dovere di affermare il diritto stesso, balza evidente da questa formulazione l'insegnamento di San Tommaso: *Iustum est malos punire quia per poenam culpa ordinatur*.

Si è detto che la pena ha lo scopo dell'espiazione, ha lo scopo dell'esemplarità, è la sicurezza rispetto all'offeso, è la soddisfazione. Onorevole Moro, io ho voluto leggere le discussioni avvenute, durante la Costituente, a proposito dell'articolo 27 della Costituzione, secondo il quale la pena deve tendere alla rieducazione del condannato. L'esigenza della rieducazione del condannato, postulata dalla scuola positiva, trovò, onorevole Moro, in sede di Costituente, proprio in lei un valido e valoroso assertore. Infatti, ella ebbe testualmente a dichiarare: « La formula del progetto poteva essere intesa dal futuro legislatore come fondamento di una pretesa ad orientare la legislazione penale italiana in modo conforme ai postulati della scuola positiva ».

Se dunque, per la nostra Costituzione, la pena deve essere emendatrice e rigeneratrice e deve tendere alla riabilitazione del condannato, allora ha ragione l'onorevole Foderaro quando afferma che con la pena dell'ergastolo non si raggiunge questo scopo e si crea, in un soggetto moralmente spezzato, un deposito di odio contro la società, che si rifiuta di riceverlo anche emendato.

Emendare il condannato. Ha ragione anche l'onorevole Lopardi — ma solo su questo punto — quando parla della eccessività delle pene. Che cosa emendiamo in coloro che stanno in carcere pochi giorni o solo qualche mese? Non emendiamo nulla ed aggraviamo solo il peso del contribuente italiano, il quale deve pagare il mantenimento in carcere dei detenuti non abbienti.

Le pene dovrebbero funzionare oltre un certo limite; per le altre bisognerebbe applicare la multa garantita dalla fideiussione. Quanto lavoro sarebbe eliminato e quanto più effetto avrebbe la condanna!

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

Questa è la giustizia che noi dobbiamo attuare. Di qui la necessità di portare a termine al più presto la riforma del codice penale, sulla quale, specialmente per la parte relativa alle pene, si sono avute lunghe discussioni.

Onorevole ministro, ella è stato un assertore della funzione emendatrice della pena; faccia in modo da portare a termine questa riforma, e si ricordi che solo nello stato di barbarie le pene sono numerose, superflue e sanguinarie, come insegnava Cesare Beccaria, e che esse invece scemano e si addolciscono a mano a mano che le nazioni progrediscono sulla via della civiltà.

La giustizia dei minori in Italia merita una particolare attenzione. Diciamolo chiaramente: oggi le leggi per i minori non sono adeguate, non nel numero ma rispetto ai fenomeni paurosamente patologici della criminalità infantile. Che cosa noi abbiamo fatto dal 1934 ad oggi? Abbiamo avuto una legislazione che non è servita a nulla. Noi vediamo infatti che la delinquenza minorile aumenta ogni giorno, anche se per non riconoscere questa verità talvolta ricorriamo a menzogne o ad indulgenze non ammissibili. L'intera giustizia minorile, sia in campo civile che in campo penale, deve essere riveduta, a cominciare dalla adozione, che dà una posizione non stabile in seno alla famiglia dell'adottante, per venire all'affiliazione. Nell'ambito della quale abbiamo ieri approvato la proposta di legge Dal Canton in sede legislativa.

È necessario che anche questo istituto venga riveduto, perchè non è giusto che accanto al nome dell'affiliato vi sia quello originario, che lo segue in tutti i fatti dello stato civile, quasi un marchio di umiliazione e di vergogna. È necessario che si riveda la legislazione sulla figliolanza adulterina, perchè non solo non è giusto che le colpe dei padri ricadano sui figli innocenti, ma bisogna eliminare l'altra aberrazione morale in virtù della quale il figlio disconosciuto da uno dei coniugi, per il noto aforisma *pater est qui ius nuptiae demonstrat*, diviene figlio di entrambi i genitori ignoti.

È necessario rivedere questa legislazione a favore e contro la stessa infanzia diseredata e minorata: a favore, quando essa è portata al delitto per l'incuria, l'oblio, la negligenza dei familiari; contro di essa quando nelle caratteristiche fisiosomatiche si rivela una perversione che ha bisogno di essere rieducata ed emendata. È necessario in una parola che

noi creiamo innanzitutto l'organizzazione della magistratura dei minorenni, perchè attualmente il presidente del tribunale dei minorenni è un delegato del primo presidente della corte di appello, come il pubblico ministero procuratore della Repubblica è un giudice delegato dal procuratore generale. Che cosa avviene? Da un lato una mancata profonda specializzazione in questa delicata materia, su queste tenere creature, sulle quali ci dovremmo chinare con atto d'amore, considerandole come germogli in un campo che noi dobbiamo recuperare alla società, invece di relegarle nelle galere e nei riformatori. Chi di voi non ha letto il libro di quel criminale, ma giurista e filosofo, il Chessman, chi non ha letto quelle magnifiche pagine dell'inchiesta del Kefauver, in cui si spiega cosa sono i cosiddetti giri di vite.

Anziché negare queste verità, cerchiamo di eliminare certi inconvenienti. I bambini hanno bisogno di chi li comprenda. Non possiamo tollerare che un sorvegliante, il quale viene da Portolongone, oggi Porto Azzurro, passi ad un riformatorio per vigilare un minore. I ragazzi non hanno bisogno del custode come il recluso, il perverso, ma hanno bisogno di avere vicino qualcuno che li ami, che li sappia sorreggere e guidare.

Abbiamo bisogno di una magistratura che provveda alla tutela, al riconoscimento, al disconoscimento, alla funzione della patria potestà, e che sappia sciogliersi dalla fredda veste giuridica, per piegarsi, sempre nell'ambito del diritto, ad una funzione più umana, che sia degna dell'alta funzione che essa deve espletare.

Onorevole ministro, in Italia la delinquenza minorile è paurosa. Non datene la colpa soltanto alla stampa, alla cinematografia, e ad altri fattori che possono raramente contribuire: si tratta piuttosto di un prodotto malato dell'attuale società che noi dobbiamo curare.

Abbiamo sì bisogno di una legge sulla stampa, perchè non è ammissibile che in una nazione democratica e libera si considerino il vizio, il banditismo, il furto come prove di eroismo, come prove di serietà di una razza. Noi predichiamo contro la decrepita e decadente Francia, ma sappiate che fin dal 1949 essa ha una legge sulla stampa, in virtù della quale sono state vietate certe pubblicazioni. Noi in Italia avevamo la proposta di legge Federici, ma non se ne è più parlato.

Creiamo un corpo specializzato per i delitti dei minorenni. In Italia solo il 13, il 14 per cento di questi delitti viene scoperto. Il re-

stante 80-85 per cento costituisce la piattaforma sulla quale si sviluppano i delinquenti di domani. Create questo corpo specializzato. Date ascolto a chi si trova nel braccio della morte da molti mesi ad attendere l'espiazione! Questo delinquente giurista e filosofo, Caryl Chessman, parlando del corpo di vigilanza, dice: « Ebbene essa » (la funzione di sorvegliante nei riformatori minorili) « è soltanto lo strumento per mezzo del quale il minore ribelle, se sospinto all'annientamento di se stesso da un odio cieco e irragionevole, raggiunge prontamente il suo fine innaturale, il delitto ».

E allora, onorevole ministro, volgiamoci a questa infanzia con il proposito non di infliggere ad essa un severo castigo, ma di recuperarla. E una volta rieducatala, si tolga ad essa il marchio vergognoso che fa di questi ragazzi dei reietti nella società, in quella società che ha il solo dovere di accoglierli ed inserirli nel processo produttivo.

Vorrei concludere, ma non posso dimenticare di essere un avvocato napoletano. Richiamo perciò la sua attenzione, onorevole ministro, sul tribunale dei minorenni di Napoli. La mia città ha un numero di processi superiore ad un terzo di tutti i processi che si celebrano in Italia.

Questo enorme lavoro viene espletata da un presidente e da un procuratore della Repubblica, il quale, oltre alle pratiche di adozione, di disconoscimento, di ricovero e di istruzione, deve presiedere anche ai lavori di udienza. Cosa pretendete che facciano questi magistrati, fino a che non si creerà un nuovo organico aumentato di alcune unità, in modo da rendere più adeguato il funzionamento della giustizia?

E non si chiudano i riformatori e le case di rieducazione a Napoli. Cominciamo col chiudere Santo Erasmo.

È di pochi giorni fa, onorevole ministro — richiamo la sua attenzione su questo punto — la chiusura in un istituto minorile femminile nelle vicinanze di Caserta con una motivazione che non sodisfa nessuno, perché si dice che questo istituto si trova a 30 chilometri da Caserta, per modo che l'approvvigionamento riesce difficile.

Io non sapevo che le case di rieducazione dovessero sorgere sulla litoranea della città partenopea.

Onorevole ministro, facciamo qualcosa di serio, di umano e ricordiamoci che la costrizione non basta, come non basta il convincimento teorico.

Purtroppo, i nostri bambini travati arrivano ai riformatori quando già sono macchiati dal delitto. Abbiamo bisogno di creare una struttura nuova; ed ella, onorevole ministro, nella sua competenza e nella sua autorità, potrà farlo.

Concludendo, quale è il risultato di quanto un po' disadornamente e affrettatamente ho detto fino a questo momento? Possiamo ritenere che la nostra legislazione sia perfetta? Possiamo ritenere che le leggi esistenti siano senz'altro applicate? La legislazione italiana certo ha molto progredito in questi ultimi cinquant'anni, ma ancora resta molto da fare; v'è da riformare e da creare, abbattendo il vecchio, senza intaccare le basi costituzionali, che sono il palladio delle riconquistate libertà del popolo italiano. Se è vero che il diritto è la vita immutabile degli uomini e delle nazioni; se è vero che il diritto è l'organismo vivente dello spirito, io dico: attuiamo le riforme di cui poco fa ho tenuto parola e facciamo in modo che la nuova legislazione italiana si spogli delle vecchie vesti per indossarne di nuove ed ornandosi di queste, le riforme, inauguri il vero regno della giustizia e dell'umanità.

Vita nuova e regno nuovo, onorevole ministro, che si devono ricollegare al pensiero di due grandi, Montesquieu e Filangieri. Se il Montesquieu, nello *Spirito delle leggi*, esaminava le leggi come erano, il Filangieri esaminava come dovevano essere, e per tale ragione si elevò a legislatore dell'umanità.

Nuova vita del diritto italico, onorevole ministro, ma che abbia le basi nella religione, nella fede dei popoli, nella verità e nella giustizia.

Se questo avverrà, le nuove leggi in Italia potranno essere attuate, fondendo insieme, oltre ai principi di libertà e di autorità dello Stato, i tre amori che agognava Silvio Pellico: amor di famiglia, amor di patria, amor di umanità. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Caramia. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

BREGANZE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo il discorso diffuso e indubbiamente approfondito del collega Amatucci, mi limito a note estremamente rapide, suggeritemi dalla relazione diligente e appassionata dell'onorevole Foderaro.

Egli si è intrattenuto su un argomento che mi pare meriti anzitutto la nostra parti-

colare attenzione: quello dei giudizi del lavoro. Effettivamente vediamo che sono ben limitatamente realizzate le finalità che la legge si riprometteva col dettare la procedura speciale per le vertenze di lavoro: sia per la massa delle cause che oggi grava sui giudici, sia perché gli organici sono insufficienti alle necessità, sia perché attualmente è difficile espletare il tentativo di conciliazione che il codice del 1942 riteneva importante e imprescindibile.

Su questo particolare oggetto del tentativo di conciliazione vorrei spendere una parola. Se non erro, dopo la fine del secondo conflitto mondiale, un'ordinanza del governo Badoglio prevedeva che agli uffici provinciali del lavoro, in una particolare sezione, fosse deputato questo compito particolare della conciliazione delle vertenze di lavoro. Sta di fatto che per un certo periodo a questo incarico gli uffici del lavoro hanno provveduto.

Se non che, attualmente, la cosa in pratica è andata in desuetudine; e, in ogni caso, gli uffici medesimi non sempre sono bene attrezzati: l'insufficienza del personale e degli strumenti di lavoro (libri, raccolte di contratti ed altro) non consentono loro di adempiere a questa finalità che pur sarebbe preziosa.

E allora vorrei suggerire all'onorevole ministro se non ritenga, in rapporto ai giudizi sul lavoro, che sia il caso di ripristinare quel tentativo di conciliazione, se non obbligatorio, almeno caldamente suggerito e raccomandato, da parte degli uffici del lavoro medesimi. Ciò perché ho la sensazione che varie vertenze, che dovrebbero andare dinanzi al magistrato, potrebbero essere più sollecitamente definite o comunque giungere al magistrato corredate dalle risultanze di verbali resi dinanzi agli uffici stessi.

Il collega Foderaro ha suggerito un sistema che egli ritiene di acceleramento del giudizio di lavoro, e cioè che alla citazione (attualmente prevista) subentri il ricorso. Egli nota che quando fu istituita la legge sulla magistratura del lavoro (legge del 1928, poi perfezionata con legge del 1934) il sistema era questo; e che anche oggi, nei provvedimenti più urgenti, è il ricorso che vale e non la citazione.

Senonché io sono indotto a ritenere che oggi, in cui c'è una maggiore massa di vertenze di lavoro, il ricorso sarebbe, a tale effetto, in gran parte inoperante, e il controllo preventivo si limiterebbe soltanto ad un controllo sulla formale regolarità del ricorso stesso. Invece un danno sarebbe arrecato pel ritardo della notizia al convenuto dell'istanza attorea e sarebbe ritardato anche l'incontro

tra le parti: quindi, non con vantaggio, bensì con rallentamento di quella azione sollecitata che il relatore giustamente ritiene provvida ed importante specie nel campo dei giudizi del lavoro.

Lo stesso relatore raccomanda poi che nei tribunali maggiori sia istituita una sezione *ad hoc* per i giudizi in materia di lavoro; non soltanto in senso generico nei riguardi della competenza dei giudici, ma in quello di preporsi magistrati veramente preparati in quella disciplina e di particolare versatilità. In questo senso io penso che il suggerimento sia proficuo e vada attuato, specie appunto per i tribunali di maggiore ampiezza come quelli delle grandi città.

Un altro punto su cui volevo richiamare l'attenzione del ministro è quello relativo alla materia agraria e alle sezioni specializzate. È un argomento di cui altre volte mi sono occupato, perché sono convinto del suo rilievo: sia perché la materia in se stessa è degna della massima considerazione, data la consistenza dell'agricoltura in Italia, sia perché, in alcuni tribunali, quasi un terzo delle cause civili pendenti verte su questa materia.

Mi si è detto più di una volta, quando sono intervenuto su tale argomento, che i rilievi relativi andavano rivolti al ministro dell'agricoltura. Io non condivido questa opinione, in quanto è sua la competenza, onorevole ministro della giustizia, quando si tratta di modificare il codice civile e — in ogni cosa — quando si debba disciplinare l'aspetto processuale della materia: tanto più quando il fenomeno è di così larga imponenza e investe il problema dell'utilizzo dei non molti magistrati di cui dispone l'Italia.

Anche a questo proposito, vorrei intanto insistere su una mia vecchia proposta: quella di abbandonare i ricorsi per introdurre le citazioni: per ragioni di celerità; cioè, in contrasto con il collega Foderaro, io ritengo la citazione più pratica del ricorso.

Così pure vorrei si evitasse di concentrare tutte le vertenze in materia agraria nel tribunale, addossando a questo un coacervo di funzioni e di incarichi difficilmente assolvibili. Oggi anche per le vertenze più minute (per esempio per stabilire il canone di un quarto di ettaro di terreno) si deve andare in tribunale, la cui sede magari dista 50 o 100 chilometri dall'abitazione delle parti, e disturbare sette persone (nove alla corte), tante ne assume la sezione specializzata, tra giudici togati e non togati, mentre sarebbe assai più comodo ricorrere al pretore, ben competente e assai più vicino alla mentalità delle parti.

Quindi, per le materie di piccola entità economica, io stabilirei sempre la competenza del pretore in primo grado. Se poi, in materia di equo canone, si vorrà ritenere che permanga l'opportunità di non dar luogo ad appello dalla prima sentenza, ma soltanto a ricorso alla cassazione, potremo affidare ugualmente al pretore il giudizio sulle materie che per entità economica presentino rilievo limitato. Su questo concetto io mi permetto di insistere, essendo antieconomico, non soltanto per il cittadino ma anche per lo Stato, questo così largo impiego di giudici per materie tanto limitate.

Inoltre mi pare che sia opportuno fissare, con disposizione chiara, che non ogni udienza va fatta dinanzi al collegio; ma che le udienze istruttorie devono essere fatte dinanzi al giudice istruttore, sempre per non cadere nell'inconveniente che aspetti particolari debbano essere esaminati da troppi giudici.

Lo stesso discorso tornerà probabilmente attuale quando verrà rinnovato il contenzioso tributario. Di questo io facevo cenno pochi giorni fa intervenendo sui bilanci finanziari. Dicevo allora che non conoscevo — come non conosco — il testo del provvedimento che il Consiglio dei ministri intende presentare alle Camere; ma è probabile che, in adempimento del precetto costituzionale, si voglia sostituire alle attuali commissioni un sistema diverso, imperniato sul ricorso al magistrato ordinario. Se così fosse, anche qui varrebbero le stesse osservazioni che mi sono permesso di fare per la sezione agraria: in merito alla semplicità della procedura, al decentramento dei giudizi e alla non pletericità dei collegi. Altrimenti avremo un organo perfetto, degno della massima considerazione, ma poco agile, con danno della celerità che, come il relatore giustamente rileva, è uno dei pregi fondamentali che dal popolo vengono richiesti alla giustizia.

Vi è poi il problema scottante dell'ordinamento giudiziario. Siamo tutti convinti che esso vada attualmente rivisto. Ma occorre raccomandare che sia accelerata la sua preparazione; perché sono troppi anni che, ad ogni richiesta affinché venga costituito un tribunale con un complesso più vasto di sezioni, o affinché si introduca una pretura, si dice: lo faremo appena sarà modificato l'ordinamento giudiziario. Oppure si ricorre a dei provvedimenti-tampone, che sono belli, ma che alle volte aggravano il complesso generale delle esigenze.

Quindi si deve cercare di attuare al più presto questo ordinamento rinnovato, sia per

quanto riguarda le circoscrizioni (alcune delle quali vanno certo riviste) sia per quanto riguarda l'aggiornamento degli organici (In alcune zone gli uffici sono troppo carichi, in altre sono proppo poveri; in generale gli organici sono inadeguati ai bisogni della vita moderna). E inoltre si perfezionino le norme.

Se l'ordinamento giudiziario verrà migliorato, sarà anche avviato a soluzione il grave problema del giudice istruttore, su cui in questi giorni si va tanto dissertando. Io sono convinto che il codice del 1942, introducendo l'istituto del giudice istruttore, ha fatto una bella cosa, perché ha contribuito ad avvicinare le parti tra di loro e le parti al giudice, con provvidenza che può essere altamente benefica. Ma sta di fatto che, fino a quando non sia modificato questo ordinamento giudiziario, l'istituto resta inoperante. Solo in un rinnovato ordinamento giudiziario sarà assolta quella funzione che tutti noi ci auguriamo venga attuata saggiamente.

E vorrei fare qualche altra osservazione. Si è parlato anche in Commissione di giustizia, presente il sottosegretario onorevole Scalfaro, della eventualità di attribuire agli uditori le funzioni giudiziarie senza *vacatio* fra il tempo in cui sono ammessi in magistratura e quello in cui sono immessi in queste funzioni. Ciò può essere utile per aumentare il numero dei magistrati; tuttavia si potrebbero avere dei pericoli, specialmente per quanto riguarda le preture e le procure. Spesso un procuratore titolare, avendo un sostituto inesperto, dovrà faticare molto; e allora i vantaggi sono pregiudicati.

Certo gli inconvenienti sono maggiori per le preture, specie dove vi è un unico magistrato.

Si è parlato altresì delle funzioni non giudiziarie attualmente attribuite ai giudici. Tutti sappiamo che, per un complesso di ragioni, il Ministero della giustizia e altri ministeri impiegano, per compiti amministrativi o comunque di natura diversa da quella giudiziaria, un complesso non piccolo di magistrati. Dalla tabella allegata al bilancio mi sembra che i magistrati non impiegati nella giustizia superino il centinaio, e sembra che siano di alto valore giuridico, di capacità processuale notevole. Da alcuni si vorrebbe che continuassero a rimanere lì, e che non perdessero per quella permanenza alcun beneficio di carriera. Ora io credo che al Ministero non dovrebbe rimanere un così largo numero di magistrati. Potrebbero rimanere per servizi particolarmente delicati (come quelli dell'ufficio grazia, o dell'ufficio legislativo centrale

che va sviluppato) per i quali può richiedersi la presenza di elementi più qualificati e addestrati nella vita giudiziaria. Io sono d'avviso che per tanti uffici, però, sarebbe meglio creare un ruolo amministrativo del Ministero.

Per gli ausiliari occorre potenziare gli organici dei cancellieri; e occorre determinare la posizione degli aiutanti di cancellaria sia nell'aspetto giuridico (quel famoso ruolo C), sia con la dignità economica che occorre dare loro.

Saluto infine con particolare soddisfazione la parte della relazione in cui si raccomanda in modo speciale la funzione di coordinamento che spetta al guardasigilli. Sono convinto che il guardasigilli in questo modo darà un contributo fattivo al potere legislativo ed imprimerà alla vita legislativa quell'armonia che è così importante e preziosa in uno Stato moderno che intensamente interviene nella vita dei cittadini. Mi augurerei che si potesse attuare concretamente — sotto la sua guida — il coordinamento dei vari uffici legislativi attuali, e che più frequente fosse il concerto con lui.

Dico ciò anche con riferimento ad una questione di attualità: la legge sui contratti agrari. È questo un esempio tipico del necessario coordinamento tra codici e leggi speciali, che va particolarmente curato. Parte notevole della materia è oggi disciplinata infatti dal codice civile, e rischieremmo talvolta, per non coordinare alcuni articoli, di lasciar coesistere norme del codice, non ben disciplinando e chiarendo dove bisogna usare la legge speciale e dove bisogna usare il codice stesso. In questa materia dei patti agrari, come in altre materie, credo sia inevitabile che la legge speciale venga a modificare, integrare, perfezionare quella disciplina più vasta che i codici, e specialmente quello civile, sono chiamati a dettare per la vita e la tutela dei cittadini. Ora l'accennato coordinamento è alta funzione di guida legislativa, strumento di certezza del diritto e quindi dello Stato di diritto: io sono convinto che sia competenza specifica ed importante del ministro della giustizia.

Noi siamo convinti e sicuri che l'onorevole ministro adempirà a tale funzione. E in modo particolare gli faccio l'augurio più vivo per il nuovo lavoro a cui egli deve adempiere, lavoro che tutti seguiremo con la più viva e cordiale simpatia. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Silvestri, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno firmato anche

dagli onorevoli Buzzelli, Capalozza e Diaz Laura:

« La Camera,

ritenuto che la pena detentiva perpetua è in palese e inconciliabile contrasto con l'articolo 27, terzo comma, della Costituzione,

impegna il Governo

a promuovere l'abolizione dell'ergastolo dal sistema punitivo italiano o, comunque, a favorire e secondare la proposta d'iniziativa parlamentare pendente dinanzi a questo ramo del Parlamento ».

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

SILVESTRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, data l'ora tarda, ritengo che si possa tener fede non tanto, direi, a una consuetudine, quanto alla consapevolezza che è ormai il tempo di ritenere che i problemi della giustizia non tanto hanno bisogno di essere ancora dibattuti, quanto di essere finalmente avviati a soluzione. Poiché, se anche per altri bilanci è possibile affermare che la brevità del tempo dedicato alla discussione non è di ostacolo alla chiarezza, in quanto da anni ormai noi siamo obbligati a tornare sulle principali questioni, questo è fondamentalmente vero per quel che si attiene ai problemi dell'amministrazione della giustizia.

E ciò io ritengo anche perché mi pare che sia, la pur pregevole relazione dell'onorevole Foderaro, una riprova del fatto che ancora una volta si vuol continuare con un sistema per il quale non soltanto non sono stati ancora realizzati organi previsti dalla Costituzione, non è stata presa iniziativa alcuna per adeguare l'ordinamento giuridico alla Costituzione, ma si è voluto in maniera sistematica insabbiare ogni proposta di legge dell'opposizione tendente a questo fine.

Due punti di questa relazione mi hanno particolarmente interessato; e io intendo partire da essi per trattare brevemente quello che è anche il tema di un ordine del giorno che io ed altri colleghi abbiamo presentato e che illustrerò brevemente.

A proposito delle riforme penali, l'onorevole Foderaro dice: « Per quanto riguarda il codice penale i lavori di riforma si sono fermati al progetto del 1949, che però non è stato più presentato al Parlamento. Successivamente sono stati effettuati, in sede ministeriale, studi su questioni particolari per limitati ritocchi al codice, ma non sono

state poi formulate proposte, essendo parso più opportuno non accedere a modifiche parziali ed incomplete del codice stesso fuori del quadro di riforma generale di esso; e tale punto di vista il Ministero ha confermato nel corso del 1954, anche nei confronti delle proposte di iniziativa parlamentare ». Dal che ancora una volta vediamo in pratica introdursi nuovi rinvii, sia pure con un'argomentazione che è giusta in linea di principio, poiché è evidente che una riforma di tal genere sarebbe meglio affrontarla in determinate condizioni, avendo di fronte tutto il problema e lavorando a risolverlo nella maniera più completa.

Ma a che cosa in concreto ci porta un procedimento di tale natura? A rinviare ancora una volta la soluzione di determinati problemi che hanno un carattere riconosciuto di preminenza o di urgenza, in attesa che questi studi, che ormai durano da molti anni, possano essere portati a compimento e che il Governo possa presentare al più presto (così come ancora una volta si esprime, da parte del relatore, l'augurio) un provvedimento organico di modifica al codice penale.

Altro punto della relazione nel quale questo criterio viene ancora una volta riaffermato è quello relativo alla pena dell'ergastolo.

Scrivendo il relatore: « Molte volte noi abbiamo espresso opinioni e voti tendenti a ottenere che la pena dell'ergastolo venga abolita dal sistema delle pene previste dal nostro codice e dalle altre leggi penali ». Però, egli aggiunge — e questo è veramente significativo per non dire di più — poiché è stata presentata su questa questione una proposta di legge, e la Commissione ha ritenuto di non dover affrontare finora questo problema, non se ne deve nemmeno discutere. E il relatore rinuncia pertanto a dire la sua opinione, proponendoci in pratica di attendere ancora, non vedo bene se la suaccennata riforma generale del codice penale nella quale potrebbe eventualmente decidersi l'abolizione della pena dell'ergastolo, o la discussione di quella proposta di legge, che fino ad oggi non si è voluta affrontare.

Ed è proprio di questa questione che io intendo parlare brevemente questa sera per richiamare la vostra attenzione, onorevoli colleghi, e quella dell'onorevole ministro, in particolare, su un problema che a me pare essere di estrema importanza ed urgenza, anche perché recentemente, in occasione, come ricorda l'onorevole relatore, del congresso nazionale dell'Associazione italiana forense

che si è tenuto a Milano nel maggio di quest'anno, questo problema è stato portato ancora una volta all'ordine del giorno; e il congresso, su proposta del senatore Persico, ha espresso voti con i quali, concludendo nel senso indicato dalla proposta di legge degli onorevoli Buzzelli e Capalozza, si chiede la immediata soppressione della pena dell'ergastolo. Ora, io non credo di dover dire che non sono di oggi le vivaci obiezioni che, specie dopo l'abolizione della pena di morte, consacrata dalla Costituzione della Repubblica, vengono, da ogni parte, da studiosi, da giuristi, da esperti sollevate, contro l'altra gravissima pena prevista dall'articolo 17 del nostro codice penale, cioè contro la pena dell'ergastolo. L'articolo 22 del nostro codice penale definisce la natura di questa pena allorché afferma che detta pena perpetua « è da scontarsi in uno degli stabilimenti a ciò destinati con l'obbligo del lavoro e dell'isolamento notturno ». Io ritengo, onorevoli colleghi, che al disopra di un'arida definizione della pena stanno, oggi più che mai, problemi che non possono non imporsi a chi voglia avere presenti le necessità dell'adeguamento del nostro diritto penale alle esigenze del nostro ordinamento democratico e costituzionale.

Anche recentemente, e precisamente nel congresso forense che abbiamo testé ricordato, la questione della soppressione di questa pena che viene comunemente ormai definita come più dura ed incivile della stessa pena di morte, veniva posta in termini più che mai concreti, con l'adesione data in quella sede da parte di eminenti giuristi alla proposta di legge che a suo tempo venne presentata da alcuni nostri colleghi, proposta intesa appunto a richiamare l'attenzione della Camera su una così urgente e importante questione. D'altra parte, a me non pare che oggi sia necessario rifarsi ai dibattiti che sul tema della soppressione della pena dell'ergastolo si sono avuti in ogni tempo, se non per porre in rilievo che anche recentemente da penalisti insigni, da studiosi di sociologia, da studiosi di diritto penitenziario, e da uomini politici, sono venute proposte e risoluzioni le quali, interpretando sempre più vasti schieramenti dell'opinione pubblica, hanno più volte denunciato come sia incompatibile il mantenimento di un così crudele strumento di restrizione della libertà personale, con la Costituzione repubblicana, sia per lo spirito che l'informa, sia per quanto dispone esplicitamente l'articolo 27 della Costituzione stessa, il quale afferma due fondamentali principi:

il primo, che la pena di morte non è ammessa nel nuovo ordinamento giuridico costituzionale, salvo che nei casi previsti dalle leggi militari di guerra; il secondo, che le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e debbono tendere alla rieducazione del condannato.

Ora, onorevoli colleghi, a me pare che non c'è chi non veda come con l'attuazione del primo di questi due principi non possa certamente sopravvivere l'unico argomento con il quale in passato i sostenitori di questa pena superavano l'obiezione avanzata da quanti non riconoscevano e non riconoscono allo Stato il diritto di privare per sempre un cittadino della sua libertà, argomento che obiettava appunto che già lo Stato si attribuiva il diritto di togliere la vita a un cittadino mediante la pena di morte. Così come non v'ha alcun dubbio che il disposto dell'articolo 27, col quale si respinge ogni trattamento contrario ai principi di umanità e nel quale si afferma l'obiettivo che la pena deve realizzare, obiettivo che consiste nella rieducazione e nel riadattamento sociale del reo, faccia cadere quelle altre tesi dei sostenitori di questa pena, inferta per la cosiddetta particolare temibilità sociale del colpevole di gravi delitti, che insistevano appunto sulla pericolosità del ritorno del reo al consorzio umano, in considerazione anche che la funzione precipua della pena dovesse essere la prevenzione e la difesa della società.

Né io credo possa dubitarsi minimamente, onorevoli colleghi, che allorché si privi il condannato della speranza di rientrare un giorno nel consorzio umano, speranza alla quale è troppo spesso negato di contrapporre quella rassegnazione che talvolta aiuta gli uomini a non impazzire, si violano dei principi di umanità che non sono soltanto nella Carta costituzionale, che non possono essere considerati come frutto di un cieco ottimismo che ignora o nega una realtà, ma derivano, oltre che da esigenze di ordine costituzionale e democratico, dalla coscienza, che è in noi, che anche chi è caduto negli abissi dei più nefandi delitti può, se aiutato e sorretto, risalire verso le vette sublimi della bontà e dell'onestà.

Io penso che ciò dovrebbe essere ritenuto soprattutto allorché in determinati casi è venuta in considerazione quella tanto discussa figura del delinquente per tendenza, con la quale talvolta si precipitarono nel buio dell'ergastolo giovani vite che, lungi dall'aver dimostrato piena maturità e coscienza al momento del crimine, hanno poi, purtroppo

senza alcuna possibilità di rimedio o di speranza, mostrato stupefacenti trasformazioni intellettuali e morali. Anche recentemente ho ascoltato parole, le quali si rifanno a un concetto vorrei dire antico degli scopi che la pena si deve prefiggere. E non dico antico perché risalgono a tempi lontani i moderni concetti che si sostituirono alla superata scuola positivista, ma in quanto è entrato ormai nel nostro pensiero, nella nostra sensibilità, nel nostro costume quella funzione, non di remora o di difesa sociale, ma di rieducazione e di riadattamento che la pena si deve prefiggere. Ebbene, come si concilia una concezione di questo genere con il mantenimento della pena dell'ergastolo? Come si può conciliare la funzione di rieducazione e di riadattamento alla vita sociale del reo, con una pena che non lascia alcuna speranza, che può trovare uno sfogo ed una liberazione soltanto nella follia?

Credo che problemi di questo genere si pongano oggi con la più grande forza alla nostra attenzione, per cui ritengo che se noi dovessimo ancora una volta seguire l'indirizzo che ci dà il relatore, rimandandoci così puramente e semplicemente alla discussione della proposta di legge o addirittura alla riforma generale del codice penale, noi perderemmo ancora del tempo prezioso, senza riuscire a condurre in porto la riforma.

FODERARO, *Relatore*. Se ne è reso sostenitore anche l'onorevole Capalozza.

SILVESTRI. Non dubito che in Commissione il collega Capalozza possa aver sostenuto una proposta di legge che porta anche la sua firma, onorevole Foderaro; ma ritengo che gli onorevoli Capalozza e Buzzelli presentando quella proposta di legge volevano ben sollecitare la discussione di questo problema e non proporsi di ritardarla. Essi non pensavano neppure lontanamente che la presentazione di quella proposta di legge potesse costituire motivo di rinvio ogni qualvolta, come in questa circostanza, tale problema richiede di essere considerato ed avviato a soluzione. Tale occasione noi avemmo sia nelle discussioni sul bilancio degli anni scorsi, sia allorché si discusse della recente amnistia.

Mi direte certo che un problema di questa natura è legato anche ad altre questioni che in passato sono state anch'esse dibattute ma che ancor oggi continuano ad avere carattere di attualità perché, purtroppo, non sono mai state risolte.

Abbiamo definito il nostro concetto relativo alla pena: abbiamo detto che la pena deve tendere a questi fini nobilissimi; abbiamo detto

che la pena perpetua è incompatibile con obiettivi di questo genere, che certamente non realizza. Si pone ancora una volta il problema dell'ordinamento carcerario, delle possibilità che nel carcere sia concesso materialmente al reo di rieducarsi e di riacquistare la piena coscienza delle proprie capacità di redenzione, di poter tornare praticamente ad essere come tanti altri, degno della società che lo vuole laborioso ed onesto cittadino.

Certo, questo è un problema che ci riguarda e sul quale non possiamo fare a meno di ritornare ogni volta. Ma è evidente che non possiamo rinviare la soluzione del primo problema all'attuazione della revisione del sistema carcerario, sulla quale pure da molto tempo richiamiamo, dirò senza risultati tangibili, l'attenzione del Governo e della Camera.

Ancora lo scorso anno tornavamo sull'argomento della revisione urgente del sistema carcerario per adeguare il regolamento degli istituti di prevenzione e pena alle moderne esigenze, per renderlo più aderente alla Costituzione. Ma ancora una volta anche su questo problema dobbiamo lamentare che le parole che furono spese allora, e che non vennero soltanto dalla nostra parte, ma anche dall'onorevole Amatucci e dallo stesso relatore, non hanno prodotto alcun effetto: ancor oggi su questo problema dobbiamo lamentare le stesse gravissime deficienze, essendoci per un anno intero marcato il passo.

In definitiva noi intendiamo affermare una esigenza che scaturisce da ogni nostra discussione sui problemi dell'amministrazione della giustizia: si faccia quello che si deve fare, non si rinvii quello che oggi può essere attuato nella speranza troppo spesso delusa che domani si possa fare meglio, di più o nel quadro di una riforma più larga e più generale che è, sì, reclamata da una paurosa carenza legislativa, dalla necessità dell'adeguamento dell'ordinamento giuridico alla Costituzione, dalle esigenze di introdurre istituti moderni che si propongano il fine di ammodernare e sveltire la giustizia, ma che non è dato ancora di sapere quando e come potrà essere attuata.

Si provveda ad eliminare intanto dal nostro sistema giuridico tutte quelle disposizioni che sono in più stridente contrasto con le esigenze di uno Stato moderno e con la lettera e lo spirito della Costituzione repubblicana!

E, per tornare al tema, dirò che non hanno motivo di esistere le argomentazioni di coloro i quali affermano che la soppressione della pena dell'ergastolo potrebbe incoraggiare al delitto o potrebbe incrementare le speranze di coloro i quali accingendosi a delinquere, so-

gliono calcolare, nel minimo o nel massimo, le conseguenze alle quali si andrà incontro. Perché intendere la pena come qualcosa che possa costituire una remora è un concetto errato quanto sorpassato; e, mentre è motivo di sodisfazione rilevare come in generale vadano diminuendo i gravi delitti e si vada ristabilendo una normalità, almeno per quanto concerne i più gravi fatti, è oltremodo difficile credere che ci sia ancora chi possa pensare che non sia sufficiente il largo margine di espiazione fino ai 30 anni, già previsto dal codice penale, evidentemente sufficientissimo per colpire chi ha commesso gravissimi delitti e d'altra parte tale da consentire la rieducazione del soggetto colpevole e il suo riadattamento sociale.

Non ho certamente intenzione di ricordare a questo proposito casi che ci dimostrino il dramma di questa povera gente. Io ho presente ancora alla memoria, e forse l'avete presente anche voi, il caso di quel William Vizzardelli, diciassettenne, condannato all'ergastolo sotto il sigillo irreparabile del delinquente per tendenza, e intorno alla cui vicenda si svolge ancora oggi il dramma del professor Franceschini dell'università di Genova, il quale già anni fa confessava l'errore della sua perizia dichiarando, per avere egli ripreso l'esame alla luce di fatti psicologici e fisici nuovi, di essere disposto addirittura a tenere con sé quel disgraziato ragazzo, ormai trentaduenne, e ad impiegarlo nella sua clinica ove fosse stato rimesso in libertà, perché convinto che non esistevano, nel momento in cui il ragazzo commetteva il delitto, le condizioni per condannarlo alla pena perpetua.

Vorrei altresì ricordarvi le esperienze di tutti coloro i quali assolvono al proprio dovere di difensori nelle aule di giustizia, che ci dimostrano come non vi siano confini alle possibilità di ravvedimento del reo, come non vi sia male che non possa essere soffocato per aprire il varco alle inesauribili sorgenti del bene. Vorrei ricordare, infine, l'episodio che giorni fa, dalle onde della radio italiana, raccontava un eminente avvocato: l'umile storia di quell'ergastolano che, volendo offrire i suoi occhi ad una maestra cieca, raccomandava al direttore di non far sapere a questa onesta persona che avrebbe visto la luce con gli occhi di un assassino.

Onorevole ministro, attraverso opportuna norma che sopprima questa pena inutilmente crudele, noi possiamo ottenere che questa luce, la luce che promana da tanta sofferenza, risplenda sul dramma degli ergastolani, su

questa parte di umanità che deve tornare a sperare, che deve essere strappata ad una tomba ben più dura dell'altra che una ormai morta spoglia racchiude e non un essere nel quale la inesorabile condanna non ha definitivamente spento ogni palpito di vita. Una richiesta di questo genere non si pone soltanto per motivi di umana comprensione o di pietà, ma per motivi di giustizia e di civile progresso.

È richiamandomi soprattutto a questi ultimi, che io, concludendo, invito il Governo a tenere nella dovuta considerazione questa nostra richiesta ed a fare quanto è nella competenza del ministro e dei suoi collaboratori perché questo problema possa essere nel più breve tempo affrontato e risolto. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Rimessione all'Assemblea di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che la IX Commissione (Agricoltura) nella seduta odierna, in sede legislativa, si è espressa alla unanimità in favore della proposta di legge di iniziativa del senatore Braschi: « Provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto del 4 luglio 1952 in provincia di Forlì » (*Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1490).

Poiché la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha confermato, in seduta plenaria, il parere contrario già espresso in Sottocommissione, la IX Commissione ha sospeso la discussione, rimettendosi alle decisioni presidenziali.

Avvalendomi della norma dell'articolo 40 del regolamento, ho disposto il deferimento all'esame dell'Assemblea dell'intera proposta di legge.

Il provvedimento rimane, pertanto, assegnato alla IX Commissione in sede referente.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e dell'interpellanza pervenute alla Presidenza.

LONGONI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza che il 23 luglio 1955 18 carabinieri in borghese comandati da un capi-

tano in divisa, muniti di un mandato di perquisizione evidentemente estorto con falsi pretesti all'autorità giudiziaria, alle ore 9 del mattino hanno fatto irruzione nel domicilio, sito in piazza San Polo a Venezia, del signor Mario Zamengo valoroso comandante partigiano incensurato, suscitando scandalo negli abitanti della zona ed impaurendo i familiari dello Zamengo, alla madre del quale i carabinieri domandavano insistentemente se il figlio era iscritto al partito comunista.

« E se non reputi necessario punire i responsabili dell'ignominioso episodio che non soltanto contrasta con le dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio, ma costituisce altresì patente violazione dell'articolo 14 della Costituzione, e provvedere con rigorose disposizioni affinché non si ripetano dalle forze di polizia reati di persecuzioni contro cittadini, che oltre alle leggi vigenti offendono le norme della civiltà.

(2107)

« TONETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale idonea e legale giustificazione possa essere data alla disposizione n. 51152, emanata in data 4 luglio 1955 dalla direzione generale pensioni di guerra a firma del direttore generale Duce, in base alla quale disposizione, con terminologia graziosamente gentile, viene comunicato ai medici civili in godimento di pensione di guerra di prima categoria di « essere sollevati dall'incarico », e con effetto pressoché immediato, quali componenti le commissioni mediche per le pensioni di guerra.

(2108)

« BERARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni del ritardo da parte dell'Ente Delta incaricato della presentazione del progetto generale e esecutivo dell'acquedotto Delta padano, opera che comporta una spesa di due miliardi e mezzo di lire.

« Questo ritardo rischia di compromettere nei prossimi stanziamenti del bilancio il finanziamento del primo stralcio per le opere della ripresa delle sorgenti.

« L'interrogante chiede che il ministro solleciti presso l'Ente interessato affinché presenti il progetto il quale doveva essere presentato ancora nel novembre 1954.

(2109)

« CAVAZZINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per quali motivi non ebbe alcuna esecuzione

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

l'impegno assunto con l'accettazione, senza riserva alcuna, dell'ordine del giorno presentato dall'interrogante in sede di discussione del bilancio del lavoro e della previdenza sociale dell'esercizio 1954-55, per cui andava aumentato il salario dei lavoratori dei cantieri-scuola, e attribuiti gli assegni familiari nella misura determinata.

« Se intende provvedere sollecitamente.

(2110)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non crede opportuno adoperarsi per far istituire con urgenza una casa dell'Opera nazionale maternità e infanzia in Qualiano (Napoli), grosso abitato agricolo distante molti chilometri da Napoli e da altri centri, e la cui popolazione trovasi in uno stato di deplorabile abbandono priva come è di ospedale, pronto soccorso, ecc.

(2111)

« SANSONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali siano le ragioni che fanno ritardare il pagamento ai militarizzati che furono al seguito di truppe operanti nei territori della ex Africa italiana delle indennità per licenza coloniale non fruita che gli interessati attendono da dieci anni e che altri colleghi già trovantisi nelle stesse situazioni hanno da tempo percepite.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14868)

« DRIUSSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere nei confronti del brigadiere dei carabinieri Rossi, in servizio a Spoleto, il quale nel corso dello sciopero mezzadrile del 18 luglio 1955 si rendeva responsabile di atti illegali verso alcuni contadini scioperanti, abusando della sua autorità esercitava verso gli stessi atti di minaccia e di intimidazione, fino a convocare in caserma il 20 luglio il colono Gauzzi Antonio, sottoponendolo a lungo e arrogante interrogatorio, come se un lavoratore italiano, esercitando il diritto di sciopero, commettesse un grave reato;

per conoscere infine se non ritenga opportuno aggiornare le forze di polizia sui doveri che ad esse incombono nello spirito della Costituzione dello Stato, per il rispetto della

libertà e dei diritti dei cittadini, in modo particolare quando questi diritti siano inerenti alla difesa del frutto del lavoro.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14869)

« ANGELUCCI MARIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è consentito ad un deputato al Parlamento richiedere in visione i bilanci delle gestioni delle farmacie comunali e del laboratorio farmaceutico comunale di Reggio Emilia, in quanto, avendone fatta cortese richiesta al presidente di quel consiglio di amministrazione, l'invio è stato subordinato al rilascio da parte dell'interrogante di copie dei bilanci di una ditta farmaceutica privata, di proprietà di suoi parenti, con uno stile che, nel vano tentativo di particolare sfoggio di eccessive intelligenze e di quella spavalderia caratteristica di chi crede di poter contare su particolari privilegi ed immunità, rappresenta un'altra chiara conferma dei sistemi tanto cari ai dirigenti di quell'amministrazione, certamente in contrasto con le buone regole della corretta convivenza democratica.

« L'interrogante, nel far presente la illegale situazione in cui trovasi da troppi anni quell'amministrazione per la permanenza nell'incarico di direttore di elemento sfornito dei titoli richiesti dalla legge; nel mettere in evidenza tutte le irregolarità tecniche riscontrate dallo stesso ufficio sanitario della locale prefettura nella produzione dei farmaci galenici; nel mettere in risalto la esiguità degli utili di gestione pubblicati su alcuni giornali, che denota carenza di organizzazione, di controlli e di sani criteri amministrativi, chiede di conoscere se il ministro non ritenga opportuno disporre con urgenza un'inchiesta amministrativa e tributaria ed affidare la direzione dell'ente ad un commissario che possa definire il regolare concorso, che da troppo tempo si tenta di procrastinare in tutti i modi.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14870)

« LENZA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare a favore delle famiglie diretto-coltivatrici del comune di San Vito Romano, le cui piccole aziende sono state fortemente colpite, nella loro già magra economia, da avversità meteorologiche, gelata del mese di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

aprile, che hanno compromesso il raccolto estivo.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14871)

« BONOMI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e del tesoro, per conoscere quali passi sono stati finora intrapresi in base agli accordi italo-jugoslavi 23 dicembre 1950 e 18 dicembre 1954 (allegato A), per regolarizzare la posizione di quegli optanti per la cittadinanza italiana le cui opzioni erano state illegittimamente respinte dalla Jugoslavia e per i quali l'Italia ha comunicato alla Jugoslavia di insistere nel considerarli italiani.

« Il problema riveste carattere di particolare urgenza perché prima di tale regolarizzazione, la quale, secondo l'orientamento molto rigoroso della commissione interministeriale prevista dalla legge 5 dicembre 1943, n. 1064, dovrebbe consistere nel rilascio all'optante del decreto di accoglimento dell'opzione da parte della Jugoslavia, non si vuole liquidare a questi profughi, esausti da 10 anni di attesa, l'anticipo dell'indennizzo per i beni abbandonati, previsto dalla legge 31 luglio 1952, n. 1131.

« L'interrogante chiede inoltre se non sarebbe il caso di ottenere subito per questi optanti, dalla Jugoslavia, un decreto collettivo, ai fini di accelerare l'espletamento di questa formalità che quasi sempre dura degli anni.

« L'interrogante chiede infine che, modificando l'orientamento suddetto, sia concesso a questi optanti, la cui posizione giuridica — a parte l'espletamento della sopraindicata formalità burocratica — è già stabilita in modo definitivo, l'anticipo previsto dalla citata legge n. 1131 o, quanto meno, un preacconto, come è stato deciso da parte della menzionata commissione interministeriale a proposito di quegli aventi diritto all'indennizzo i quali disponevano di qualcuno dei documenti probatori richiesti.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14872)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e del tesoro, per conoscere l'esito delle trattative iniziate con la Jugoslavia per indurla a pagare — come previsto dall'articolo 2, punto 2, lettera B, dell'Accordo italo-jugoslavo del 18 dicembre 1954 — un importo al di fuori di quelli stabiliti dell'articolo 2, punto 3, ultimo alinea, dell'or menzionato accordo, e ciò ai fini di po-

ter subito corrispondere l'importo previsto dall'articolo 3 della legge 31 luglio 1952, numero 1131, ai proprietari di beni così detti liberi, abbandonati nei territori assegnati alla Jugoslavia col Trattato di pace, per i quali la dichiarazione di vendita è stata presentata dopo il 5 ottobre 1954.

« Di questa categoria fanno parte esclusivamente i piccoli proprietari ai quali era difficile rompere il loro legame con le terre che avevano dovuto abbandonare tanto a malincuore e riusciva problematico di vendere i beni mentre veniva nel contempo negato ad essi di conoscere l'entità del prezzo e la data del pagamento dello stesso.

« L'interrogante chiede inoltre se non sarebbe opportuno di applicare, almeno nei confronti degli aventi diritto i quali posseggono la qualifica di profugo a termini del decreto legislativo 19 gennaio 1948, n. 556, e del d. c. p. 1° giugno 1948 (G. V. 21 giugno 1948, n. 142), l'anticipo previsto dalla citata legge 1131, od un preacconto, visto che si tratta di persone estremamente indigenti le quali si sono decise a questo passo doloroso solamente dopo esaurita ogni risorsa.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14873)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e del tesoro, per sapere se la delegazione italiana a Belgrado nella commissione mista italo-jugoslava, istituita in base all'Accordo italo-jugoslavo del 23 maggio 1949, è stata dotata dei mezzi necessari per raccogliere, in collaborazione con le autorità periferiche jugoslave, i dati necessari per concedere le legittimazioni giuridiche ed economiche richieste per il pagamento dell'anticipo previsto dalla legge 31 luglio 1952, n. 1131.

« La durata dell'attività della suddetta delegazione, la quale a termini dell'Accordo italo-jugoslavo 18 dicembre 1954 (allegato H), doveva cessare il 18 giugno 1955, è stata prorogata di ulteriori sei mesi.

« Affinché entro tale termine gli accertamenti possano venire completati, rendendo possibile il pagamento dell'anticipo previsto dalla citata legge 1131 a tutti i profughi giuliano-dalmati aventi diritto, è indispensabile che la delegazione non si riduca a prendere conoscenza di quanto le comunica la delegazione jugoslava, come è avvenuto sinora, poiché quest'ultima a sua volta si limita ad attendere le informazioni che essa chiede di volta in volta alle autorità periferiche jugo-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

slave, da cui vengono spesso fornite con ritardo di anni.

È indispensabile invece intervenire direttamente presso coteste autorità collaborando attivamente con esse sul posto nell'opera di accertamento e chiarificazione, in modo da poter ultimare i lavori entro il 18 dicembre 1955.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14874) « BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, onde conoscere perché sia stato liquidato da parte della commissione interministeriale, prevista dalla legge 5 dicembre 1949, n. 1064, alla società « Arsa » mineraria carbonifera per azioni, un anticipo di 25 milioni, in base alla legge 31 luglio 1952, n. 1131 — la quale prevede pagamenti a decurtazione delle riparazioni di guerra dovute alla Jugoslavia — ad onta che essa « Arsa » abbia avuti espropriati i beni dalla Jugoslavia in base all'articolo 1 dell'allegato XIV del Trattato di pace, che esonera la Jugoslavia dall'obbligo di pagare un indennizzo per tale categoria di beni.

« La liquidazione di detto anticipo ad una società nella quale lo Stato, a mezzo della A.Ca.I., è cointeressato sino al punto da doverla considerare di proprietà pubblica, ha esacerbato gli animi dei profughi giuliano-dalmati, molti dei quali non hanno ancora ricevuto per le piccole e medie proprietà che dovettero abbandonare nella Venezia Giulia, alcun anticipo in base alla citata legge 1131, ed ora si vedono preceduti nei pagamenti e pregiudicati nell'entità degli stessi da grandi società come l'« Arsa » e l'« A.Ca.I. », le quali possono beneficiare di ben altre provvidenze, anche di carattere internazionale, a mezzo della C.E.C.A.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14875) « BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se, come comunicato dalla Intendenza di finanza di Verona ad alcuni agricoltori che hanno chiesto notizie delle loro domande riguardanti danni di guerra causati dalle truppe germaniche, la Intendenza stessa ha effettivamente ricevuto l'ordine di accantonare tali pratiche.

« In caso affermativo, ritenendo non possa esservi dubbio che gli indennizzi e contributi previsti dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, debbono essere corrisposti anche per detti danni, l'interrogante chiede di conoscere i

motivi per i quali sono state impartite tali disposizioni discriminatorie che portano un grave ed ingiustificato pregiudizio per gli interessati.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14876) « FERRARI RICCARDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quale ragione non si sia dato corso finora alla domanda di pensione di guerra inoltrata da De Riggi Antonio fu Aniello, da Roccarainola (Napoli).

« Lo stesso, colpito da malattia riconosciuta da causa di servizio, come risulta dal foglio matricolare inserito nella sua pratica, nonostante le continue richieste non è stato finora chiamato nemmeno a visita di controllo.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14877) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non sia possibile disporre il più sollecito corso della pratica di aggravamento concernente Galeotafiore Felice di Michele, domiciliato in via Municipio, Tufino (Napoli).

« Lo stesso, già liquidato *una tantum* con decreto n. 281700, ha chiesto visita di controllo per l'accertamento del suo stato attuale di inabilità in seguito ad aggravamento.

« Posizione n. 2026321, pensioni di guerra.
(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14878) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non sia possibile disporre la sollecita chiamata a visita di controllo per Scafuri Giulia fu Costantino, domiciliata in via Municipio, Tufino (Napoli).

« La stessa, già liquidata *una tantum* con decreto n. 281701, ha chiesto accertamento dello stato di inabilità in atto per aggravamento.

« Posizione n. 2026322, pensioni di guerra.
(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14879) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi venga ancora ritardata la pratica di aggravamento concernente Natale Luigi fu Giovanni, domiciliato in via Principe di Pie-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

monte, Roccarainola (Napoli), pensione di guerra.

« Il Natali, già usufruente di una liquidazione provvisoria dal 31 marzo 1950 al 31 marzo 1953 (certificato n. 5363687), presentò domanda di aggravamento nei termini, e difatti fu sottoposto a visita di controllo presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Napoli il 20 febbraio 1954, senza però avere più notizie in merito alla propria pratica, nonostante i reiterati solleciti.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14880) « SPANIPANATO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della difesa e dell'interno, per sapere se essi approvino quanto in appresso.

« Il signor Natali Giuseppe fu Amedeo, nato a Gallipoli il 21 aprile 1917, attualmente ricoverato per qualche giorno presso la famiglia Mareschi di Lodi (Milano), via Defendente 31, nella sua qualità di sergente automobilista in servizio ricevette nel dopoguerra un alloggio nell'ex caserma Tadini (Lodi, via Colle Eghezzone 5), trasformata in casa di abitazione per otto famiglie di militari.

« Nel 1952 il Natali cessò dal servizio. Da allora ricevette diverse ingiunzioni di sgombero da parte dell'autorità militare. L'ultimo avviso fissava l'esecuzione per il 17 luglio 1955. Se il Natali, come tanti altri del resto nelle sue condizioni, non ottemperò all'avviso di soggio, la causa è da attribuirsi alla carenza di abitazioni. Questa carenza permane anche oggi nonostante statistiche addomesticate, e per il fatto che i locali costruiti nel dopoguerra in Italia sono per l'80 per cento locali di case signorili che non servono per la povera gente, cioè per la stragrande maggioranza della popolazione italiana.

« È giusto dare alloggio agli impiegati in servizio, ma non è altrettanto giusto per questo motivo buttare sulla strada una povera famiglia. Ora il 17 luglio 1955, alle ore 6 del mattino, si presentarono in casa del Natali otto soldati e otto uomini in borghese (che solo dopo si seppe essere carabinieri). Questi ultimi fecero brutalmente alzare dal letto il Natali e con lui la moglie e i suoi tre bambini terrorizzati (di 11, 9 e 7 anni).

« Mentre gli agenti in borghese incominciavano a sbarazzare i locali dai mobili, strapando la biancheria dai letti e buttando tutto in un mucchio, il Natali anche di fronte ai pianti e allo spavento dei suoi bimbi rivolto al borghese che sembrava dirigere la gloriosa operazione di sfratto, prendendolo per un

bottono della giacca, gli disse: « Per l'amor di Dio, per carità, che cosa state facendo! ascoltatevi! ». Niente altro. Ma l'alto stratega dell'esecuzione coatta, per liberarsi da ogni fastidio o forse per calmare (!?) i bambini impauriti faceva arrestare il Natali, che veniva portato in caserma. Poi lo sfratto veniva eseguito e i mobili portati nella caserma Chiarle del 17° artiglieria. Alle ore 13, dopo 7 ore di detenzione veniva posto in libertà il Natali, al quale — per soffocare ogni sua eventuale protesta o denuncia per violenza privata e abuso di potere — veniva detto che in considerazione delle sue condizioni si stracciava il verbale di denuncia per oltraggio e resistenza! Se oltraggio e resistenza vi furono, stracciare il verbale è un reato; se oltraggio e resistenza non vi furono, come non vi furono, l'arresto e la detenzione, sia pure per poche ore, del Natali e ciò pure trattandosi non di un signore ma di un povero diavolo, costituiscono pur sempre un reato.

« Va anche aggiunto che la stessa esecuzione dello sfratto costituì una patente illegalità perché avvenuta in domenica e senza previa graduazione avanti il pretore come stabilito dalla giurisprudenza della Cassazione.

« Se i ministri a chiarire i fatti non vorranno limitarsi ad assumere informazioni (come pare « consuetudine ») soltanto da coloro che dei fatti denunciati portano la diretta responsabilità, gli interroganti fanno presente che all'esecuzione assisterono alcune persone neutrali e tra gli altri il signor Bertoli Carlo di via Colle Eghezzone 3, Lodi, e il parroco di Santa Maria del Sole di Lodi.

(*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(14881)

« ALBIZZATI, BERNARDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quali ragioni hanno determinato il provvedimento agli studi di Pisa a prendere nei riguardi della professoressa Maria Rondelli il seguente provvedimento, in data 24 agosto 1954: « La signora professoressa Maria Rondelli vedova Tonelli viene passata dalla graduatoria degli abilitati per le cattedre di scienze naturali e geografia negli istituti tecnici commerciali a quella dei laureati ».

« L'interessata è in possesso della laurea in scienze naturali — conseguita all'Università di Torino il 20 dicembre 1921 a pieni voti e lode — e del diploma speciale, di particolare cultura scientifica, di dottore in geo-

grafia, conseguita a pieni voti il 12 aprile 1923.

« Gli interroganti sono del parere che la Rondelli, essendo in possesso di titoli di studio abilitanti, abbia diritto alla inclusione nella graduatoria degli incaricati abilitati:

1°) per la cattedra di scienze naturali nelle classi di collegamento;

2°) per la cattedra di scienze naturali e geografia negli istituti tecnici commerciali e per geometri.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(14882)

« RAFFAELLI, LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, al fine di conoscere se si intende dare una soluzione al problema dell'acqua della popolosa frazione Focà di Caulonia (Reggio Calabria).

« Il problema va risolto con urgenza per i gravi inconvenienti igienici che, annualmente, la mancanza dell'acqua va determinando in quella frazione.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14883)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intende riesaminare le disposizioni date con la circolare n. 1003 del 5 maggio 1955 relativamente al progetto ed alla direzione di alcune opere in cemento armato. A parere dell'interrogante sono da accogliersi le istanze fatte in proposito dall'ordine nazionale degli ingegneri.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14884)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se, in considerazione del pessimo raccolto derivante dalla siccità, non ritenga opportuno disporre che gli ispettorati agrari delle provincie di Napoli e Caserta, accompagnati dai rappresentanti delle organizzazioni sindacali interessate, effettuino urgenti sopralluoghi nelle zone coltivate a canapa per raccogliere sicuri elementi per la determinazione dell'equo canone in base ai prodotti tuttora sul suolo.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14885)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza di una denuncia

circostanziata, inoltrata dalla camera del lavoro di Surbo (Lecce), a carico dello stesso comune di Surbo, nella funzione di ente gestore del cantiere di lavoro progettato ed autorizzato per la sistemazione della via Caffore, sul quale, durante il suo terzo turno, si sarebbe riscontrato che invece di 70 allievi portati presenti e retribuiti, avrebbero svolto attività effettiva soltanto 53 persone;

se risulta in proposito, per esempio, che un tale Angelo Luperto, segretario dei locali liberi sindacati, sarebbe stato avviato al cantiere e regolarmente retribuito senza aver prestato una sola giornata il suo lavoro; così pure un tale Otello De Vergori, i cui genitori risultano ambedue impiegati dello Stato, sarebbe stato portato presente sul cantiere e retribuito, mentre per lo stesso periodo è stato sempre impiegato presso il locale ufficio di collocamento;

per sapere infine se è stata disposta una inchiesta per l'accertamento delle irregolarità denunciate, quali sono stati i risultati e quali provvedimenti si intende prendere nei confronti degli eventuali responsabili.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14886)

« GALASSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, al fine di conoscere i motivi per cui furono sospesi i lavori per la sistemazione stradale, iniziati con il cantiere-scuola istituito nella frazione Focà di Caulonia (Reggio Calabria).

« Se intende disporre l'immediata riapertura del cantiere per dare qualche parziale sollievo alla massa dei disoccupati di quella frazione.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14887)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se intende includere nel prossimo programma dei cantieri di lavoro l'istituzione del cantiere richiesto formalmente dal comune di Frazzanò (Messina).

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14888)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quale è lo stato attuale dei lavori di ricostruzione della linea ferroviaria Firenze Santa Maria Novella-Faenza, e quali motivi ostacolano la ricostruzione dell'intera linea e la riattiva-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

zione dei tratti le cui opere d'arte sono — da anni — già ripristinate, quali ad esempio: il tratto Firenze Santa Maria Novella-Fiesole Caldine, il tratto Borgo San Lorenzo-Ronta ed il tratto Ronta-Crespino del Lamone.

« Trattandosi di linea di particolare interesse economico e sociale — e basta, per convincersene, guardare le statistiche dell'esercizio prima della distruzione avvenuta per eventi bellici — e trattandosi dell'unica linea che congiunge la Romagna con la Toscana ed una vasta zona della provincia di Firenze con il capoluogo, chiede inoltre, l'interrogante, di conoscere i motivi per i quali ancora, dopo dieci anni dal termine della guerra, essa non sia stata posta in grado di funzionare.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(14889) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per cui l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non abbia ancora ripristinata, per la seconda classe, la tariffa locale (ex tariffa n. 9 ordinaria vicinale), essendosi limitata a ripristinarla solo per la terza classe, tenendo conto che della suddetta seconda classe si serve un gran numero di impiegati e professionisti, i quali viaggiano per motivi di lavoro e non per diporto.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(14890) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali iniziative intende prendere per ovviare agli inconvenienti, lamentati da autorevoli organi di stampa, circa l'esagerato prezzo dei pranzi serviti sui vagoni ristoranti, prezzo che sarebbe superiore a quello pagato nelle altre nazioni, senza considerare che, secondo le stesse autorevoli fonti di informazioni, i pranzi serviti all'estero e pagati in meno sarebbero per qualità e quantità di pietanze superiori a quelli forniti nei vagoni ristoranti in Italia.

« E se — di fronte al segnalato timore — « che i contorni avanzati nella prima serie siano serviti successivamente nelle altre serie » non intenda predisporre — d'accordo con l'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica — delle visite di controllo, non foss'altro per diradare il sospetto che certe aziende, in Italia, godano di speciali

prerogative di immunità di fronte ai controlli stabiliti dalle leggi che devono essere uguali per tutti.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(14891) « DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga di dover provvedere a che siano limitate a casi assolutamente eccezionali, se non eliminate addirittura, le autorizzazioni allo svolgimento di gare automobilistiche e motociclistiche che importino la chiusura al traffico delle strade su cui le gare si svolgono, dato il grave disagio che dalla temporanea sottrazione delle strade pubbliche all'uso comune deriva agli utenti che si vedono inibita la circolazione su di esse.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(14892) « ROSINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere il suo pensiero sull'illecito intervento del questore di Modena nei confronti della camera di commercio di quella provincia, per costringerla, come risulta da una dichiarazione fatta dal suo presidente, a negare la propria autorizzazione alla periodica annuale mostra artigianale, commerciale e agricola, richiesta a tempo debito dalle associazioni interessate alla manifestazione.

« Gli interroganti nel denunciare questa illegittima interferenza del questore di Modena in un campo che esula dalle sue attribuzioni, chiedono al ministro un sollecito intervento che consenta di organizzare anche quest'anno l'importante mostra.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(14893) « GELMINI, CREMASCHI, BORELLINI
GINA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza del grave arbitrio commesso dal maresciallo dei carabinieri del comune di Viagrande, provincia di Catania, che ha impedito al deputato regionale onorevole Colosi di tenere un pubblico comizio, regolarmente autorizzato dalla questura di Catania, in via Bellini o in piazza Urna, insistendo e pretendendo che il comizio si svolgesse in piazza San Mauro Abate.

« Gli interroganti desiderano conoscere la opinione del ministro sull'atto illegale del

predetto maresciallo e se non si ritiene opportuno intervenire immediatamente perché simili atteggiamenti non abbiano più a ripetersi né nel comune di Viagrande né in altri.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(14894) « BUFARDECI, CALANDRONE GIACOMO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non ritenga di presentare un disegno di legge diretto a eliminare il sistema dell'abbonamento nella riscossione dell'imposta di consumo sulle carni, al fine che il principio posto dal primo comma dell'articolo 5 della legge (di recente approvata dal Parlamento e non ancora promulgata), recante modifiche alle norme sull'imposta generale sull'entrata per il commercio del bestiame bovino, ovino, suino ed equino, non venga eluso da una troppo larga applicazione del terzo comma dello stesso articolo.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14895)

« ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se sia stato disposto per sottoporre alla visita medica collegiale, agli effetti dell'accertamento delle condizioni di aggravamento di invalidità, l'ex maresciallo aviatore Rinaldi Giuseppe fu Pietro, classe 1892 (posizione 1132740/D, certificato di iscrizione n. 5843708), il quale ha presentato numerose domande per ottenere la detta visita, senza ottenere mai alcun riscontro, ed attende quindi che la sua invalidità sia sollecitamente accertata nella sua effettiva gravità.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14896)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se non creda opportuno emanare norme uniformi e precise perché i comandi militari seguano un unico criterio nel dare il loro giudizio circa l'ammissione nei quadri d'avanzamento degli ufficiali della Repubblica sociale italiana, specialmente di coloro che, sottoposti a giudizio di epurazione, furono riconosciuti immuni da ogni addebito dal Consiglio di Stato o dalle commissioni di epurazione, e per i quali si ebbe solo una punizione disciplinare dall'apposita commissione istituita presso il Ministero della difesa. Si verifica, infatti, che per alcuni comandi territoriali il servizio presta-

to alle dipendenze della Repubblica sociale italiana sia motivo di esclusione dall'avanzamento, mentre, per altri comandi, più giuridicamente, esso non costituisce motivo di demerito.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14897)

« MADIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, in relazione alle assicurazioni fornite al Parlamento in occasione di precedenti discussioni sul bilancio della difesa, non intenda intervenire presso le competenti autorità britanniche allo scopo di ottenere che siano saldate le competenze prescritte dalle convenzioni internazionali ai seguenti ex militari italiani già prigionieri delle truppe inglesi:

1°) Brafa Musicoro Rosario fu Salvatore e fu Cicero Angela, matricola 24876, classe 1908, da Modica (Ragusa), già appartenente al 288° battaglione del 338° reggimento artiglieria contraerea, catturato ad Agrigento il 16 luglio 1943, cooperatore dall'inizio della cooperazione, rinchiuso nei seguenti campi: Algeria campi 210 e 211, Inghilterra campo 17, Raf 701, sbarcato a Napoli il 19 novembre 1945;

2°) Di Natale Carmelo di Vincenzo e fu Paolino Giuseppa, classe 1917, da Modica (Ragusa), catturato in Libia l'8 aprile 1941, rinchiuso nel campo 3, blocco 2° del Sud-Africa, cooperatore dall'inizio della cooperazione, sbarcato a Napoli il 14 ottobre 1945;

3°) Migliore Carmelo di Giorgio e di Garofalo Maria, classe 1916, da Modica (Ragusa), già appartenente al 132° reggimento carabinieri, catturato in Libia il 19 novembre 1941, rinchiuso in India nel campo 14, cooperatore dall'inizio della cooperazione, sbarcato a Napoli il 29 giugno 1946.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14898)

« FAILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se corrisponde al vero che la Sovrintendenza ai monumenti della Lombardia abbia richiesto l'emissione di un decreto di vincolo ai sensi dell'articolo 21 della legge 1° giugno 1939, n. 1089, degli immobili di proprietà della signora Polver Ofelia fu Eugenio abitante in Desenzano (Brescia), immobili siti in via Castello, via delle Fosse, in quanto considerati zona di rispetto del castello di Desenzano sul Garda;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

per sapere — nel caso affermativo — se il ministro della pubblica istruzione non ritenga opportuno disporre una accurata inchiesta prima di emettere detto decreto di vincolo, risultando all'interrogante che gli immobili di proprietà della signora Polver Ofelia nulla hanno in comune col castello di Desenzano e che la richiesta del decreto di vincolo avrebbe carattere di vero e proprio abuso fatto allo scopo di ottenere la chiusura del cinema all'aperto attualmente esistente negli immobili della signora Polver e permettere invece l'apertura in un altro luogo di un cinema all'aperto da parte dell'oratorio.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14899)

« NICOLETTO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, in considerazione della iniziativa del Patriarcato di Venezia, volta alla rimozione dei plutei della iconostasi di San Marco, non intenda intervenire per scongiurare ogni pericolo di manomissione anche parziale, o di alterazione, del gloriosissimo monumento che appartiene, così come ci è stato tramandato dalla Serenissima Repubblica, non solo a Venezia e all'Italia, ma anche all'umanità civile.

« Per sapere anche come sia potuto avvenire che, pur temporaneamente, due plutei siano stati rimossi e sostituiti con altrettanti pannelli di legno dipinti a mano, allo scopo di sperimentarne l'apertura (quasi fossero sportelli) durante le funzioni religiose; per sapere in particolare se tale esperimento sia stato autorizzato e da chi.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(14900)

« GIANQUINTO, TONETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, a norma dell'articolo 49 della legge 1° giugno 1939, n. 1089, non intenda disporre che sia immediatamente corrisposto al signor Corallo Giovanni, da Ragusa, il premio a lui spettante per aver ritrovato monete del quinto e sesto secolo avanti Cristo.

« Il Ministero della pubblica istruzione non ha finora riscontrato le istanze del Corallo, spedite, la prima, il 19 gennaio 1954 e la seconda il 20 giugno 1955.

« Il fatto che il Corallo non consegnò immediatamente le monete sarebbe legalmente irrilevante in quanto l'eventuale reato venne

estinto per effetto di amnistia mentre si era in fase di accertamento della sussistenza dello stesso.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14901)

« FAILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali siano state le risultanze degli studi condotti a cura dell'U.N.R.R.A.-Casas nelle zone meridionali della provincia di Caserta « per l'accertamento dello stato di depressione sociale e di carenza edilizia in quelle località »; per conoscere altresì quali provvedimenti si sia deciso di prendere in base alle risultanze di detti studi.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14902)

« NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere in dettaglio le denunce effettuate, a termini della legge 31 luglio 1954 (contro le sofisticazioni dei vini), a carico di ditte o singoli cittadini per infrazioni o inosservanza delle norme previste nella citata legge.

« Per conoscere altresì le sentenze pronunciate in merito dall'autorità giudiziaria, con specifiche indicazioni delle multe inflitte ai colpevoli.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14903)

« AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non intenda promuovere una severa inchiesta presso le Casse mutue coltivatori diretti della provincia di Ragusa per accertare se corrisponda al vero che gli assistiti non riescono ad ottenere il prescritto libretto (Modulo C.D. 4) se non previo acquisto della tessera della federazione bonomiana dei coltivatori diretti.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere per quale motivo si è negato il libretto della mutua ai seguenti coltivatori diretti, tutti residenti a Ragusa: Cabibbo Vincenzo (via M. P. Arezzo 63); Migliorisi Giovanni (via Carrubba 52); Cavalieri Salvatore (via Raniolo 1); Judice Emanuele (via M. Schinina 24); Migliorisi Gaetano (via Chiaramonte 27); Antoci Santo (vico Augusto 2).

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14904)

« FAILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza delle condizioni di illegalità e di sfruttamento in cui sono costretti a lavorare i 160 dipendenti nello stabilimento laterizi « Le Venetiche » in Venetico Marina (Messina).

« Essi infatti:

a) sono esposti a continue rappresaglie per ogni più futile motivo, fino al punto che l'8 luglio 1955 è stato licenziato in tronco l'invalido Marra Salvatore da Condò (Messina), perché aveva osato mangiare un tozzo di pane sul posto di lavoro;

b) non godono di alcuna libertà politica e sindacale. Non è consentito loro di riunirsi, di leggere la stampa sindacale e democratica; di partecipare a riunioni, anche se fuori della fabbrica perché, se visti, rischiano il licenziamento. Non hanno potuto eleggere la commissione interna perché la direzione dello stabilimento ha opposto un persistente rifiuto, facendo intendere che avrebbe licenziato coloro i quali avessero fatto parte della lista come candidati;

c) vengono pagati, senza distinzione di qualifica, purché superiori ai 20 anni, a lire 111,25 l'ora. Effettuano un'ora al giorno di straordinario che non viene pagato. A tutti i dipendenti inoltre, senza tener conto della loro anzianità, vengono dati giorni 12 di ferie, ma non vengono pagati né le festività infrasettimanali, né le 20 lire di indennità di mensa, né le 10 lire di indennità di caro pane, né l'indennità speciale che è di lire 5700 annue. Non viene neppure pagata la maggiorazione per il lavoro festivo.

« Vi sono, infine, circa 50 ragazzi dai 14 ai 18 anni e due donne, per i quali, a parte tutte le altre infrazioni, il contratto non viene rispettato né nella parte economica, né nella parte normativa. Essi ricevono appena lire 50 e rispettivamente lire 60 l'ora.

« Sotto il profilo dei requisiti igienici è poi da rilevare che nello stabilimento non esistono gabinetti di decenza, né docce, né sala mensa, né spogliatoi.

« Ciò premesso l'interrogante chiede di sapere se il ministro sia disposto ordinare una rigorosa inchiesta onde controllare la realtà di quanto asserito e nel caso affermativo adottare gli energici e severi provvedimenti che l'urgenza e la gravità del caso richiedono.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14905)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza dello stato di grave arbitrio esistente nello stabilimento laterizi « Fornace Tirrenia » con sede in Spadafora (Messina) e delle persistenti illegalità e vessazioni che i 40 dipendenti sono costretti a subire. Risulta infatti:

a) che lo stabilimento manca dei requisiti igienici: mancano le docce, la sala mensa, gli spogliatoi;

b) che non viene rispettata la legge sul collocamento: vengono fatte richieste nominative invece che numeriche;

c) che i lavoratori non godono di alcuna libertà politica e sindacale: non è consentito loro di riunirsi, di leggere la stampa sindacale e politica democratica; di distribuire avvisi sindacali di riunioni o contrattuali. Valga il caso dell'operaio D'Angelo Giuseppe il quale fu licenziato nel maggio 1954 per avere distribuito degli avvisi, e successivamente riassunto soltanto in seguito al fermo atteggiamento degli altri operai;

d) che non esiste la commissione interna, poiché la direzione dello stabilimento ha opposto un irriducibile rifiuto alla sua costituzione, manifestando l'intenzione di licenziare tutti coloro i quali avessero accettato la candidatura nella lista;

e) che il contratto collettivo di lavoro non viene rispettato, né nella parte normativa, né nella parte salariale. Senza distinzione di qualifica viene corrisposta a tutti i dipendenti, purché superiori ai 20 anni, una paga oraria di lire 100. Fatto ancora più grave, questo stesso salario non è stato corrisposto fin dal marzo 1955, così come non sono stati pagati gli assegni famigliari fin dal febbraio 1955. Non vengono inoltre corrisposte le ferie, né le festività nazionali ed infrasettimanali, né la gratifica natalizia, né l'indennità di caropane, né l'indennità di mensa, né la indennità speciale nella misura di lire 6000 annue;

f) che vengono pure sfruttati circa 15 ragazzi, i quali percepiscono appena 50 lire l'ora senza alcun'altra indennità o provvidenza.

« L'interrogante chiede di sapere altresì se e quali solleciti provvedimenti di rigore il ministro intenda adottare onde venga colpita ogni responsabilità, ripristinata la legge e resa finalmente giustizia ai lavoratori.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14906)

« PINO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere quali interventi sono stati fatti o intenda fare in relazione alla grave denuncia fatta dalla Federazione minatori di Enna fin dall'8 giugno 1955 sulla situazione esistente nella miniera di zolfo « Campana » (Agira).

« In tale miniera il 26 maggio 1955 è avvenuto il crollo di un intero « piano » per la mancanza dei lavori di riempimento e puntellamento. Solo alla fortunata circostanza che gli operai erano usciti da poco dalla miniera, si deve il mancato verificarsi di una gravissima sciagura.

« È da tenere presente:

che le denunce ripetutamente fatte dai lavoratori sullo stato di insicurezza della miniera per la completa inosservanza delle norme di polizia mineraria non hanno trovato adeguata rispondenza da parte delle autorità preposte alla tutela del patrimonio minerario e della salute dei lavoratori;

che i gestori della miniera predetta operano nella assoluta illegalità. Infatti come non osservano le leggi di polizia mineraria, non tengono in nessun conto la legge sul collocamento (solo 10 dei 40 operai occupati nella miniera risultano avviati dall'ufficio di collocamento), quella sull'orario di lavoro, sulla assicurazione e previdenza dei lavoratori, sull'igiene, ecc. In questa situazione evidentemente non vengono osservati i contratti di lavoro e gli operai sono sottoposti al più brutale dispotismo.

« È da rilevare, infine, che uno dei gestori della miniera Campana è quel tale Nicoletto del quale si parlò alla Camera dei deputati quando per la irresponsabile gestione della miniera « Destrucella » ne provocò il totale crollo.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14907)

« DI MAURO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se risponda a verità che la deliberazione approvata nel dicembre 1953 dalla Cassa per il Mezzogiorno per il finanziamento dei lavori di studio e di compilazione di piani regionali per il Mezzogiorno è rimasta inapplicata per la mancata intesa tra Cassa e Ministero dei lavori pubblici; ovvero per conoscere a quale punto si trovino i lavori di redazione dei piani medesimi.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14908)

« NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per risolvere la delicata situazione vitivinicola che colpisce la zona orientale della Sicilia, per la mancata applicazione della legge Medici sulla difesa della genuinità dei vini, per l'accentuata produzione di vini artificiali immessi sul mercato nazionale, facilitata dall'uniforme trattamento dell'imposta di fabbricazione sugli spiriti disposta con decreto-legge 3 dicembre 1953, n. 879, prorogato con il successivo decreto-legge 24 maggio 1954, n. 859, che favorendo la distillazione della frutta, non ha consentito la naturale destinazione alle distillerie dei vini spunti, che invece sono stati assorbiti dal mercato della speculazione della frode per la produzione dei vini artificiali.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14909)

« CAVALLARO NICOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza dello strano ed inqualificabile atteggiamento del sindaco di Civitella del Tronto (Teramo) il quale pretende di non dover rendere conto del suo operato al consiglio comunale e tanto meno ai consiglieri di opposizione, rifiutandosi di convocare il consiglio comunale per non affrontare la discussione intorno a problemi amministrativi, la soluzione dei quali è da tempo attesa dagli abitanti del comune stesso; se non ritiene opportuno intervenire affinché venga assicurata una normale vita democratica all'amministrazione comunale di Civitella del Tronto imponendo al sindaco la convocazione periodica del consiglio comunale.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14910)

« DI PAOLANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere se, di concerto, non ritengano urgente ed opportuno procedere all'emanazione del decreto ministeriale previsto dall'articolo 1 della legge 10 marzo 1955, n. 101, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica del 29 marzo 1955, n. 72, al fine di tradurre in atto le provvidenze previste a favore dei sinistrati del terremoto del marzo 1952 in provincia di Catania.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14911)

« SCALIA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per cui non si sono ultimate, nei termini e con l'impiego dei fondi previsti, le strade di collegamento col comune di Iucio in provincia di Messina.

« Chiede di conoscere se nei fatti esistono responsabilità specifiche e nel caso affermativo quali provvedimenti si intendono assumere.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14912) « CAVALLARO NICOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali opportuni provvedimenti intenda adottare, al fine di rendere agevole ai cittadini che lo effettuano il viaggio Milano-Palermo o viceversa sulla « Freccia del Sud ».

« L'interrogante fa rilevare al ministro che il particolare affollamento dei viaggiatori su tale convoglio spinge i medesimi a stare in piedi nei corridoi delle carrozze ed a salire o scendere dai finestrini. Inoltre, tutti i corridoi delle vetture, che formano il convoglio in parola, sono, normalmente, ingombri e le toilette, quasi sempre in deprecabili condizioni igieniche, vengono, *a fortiori*, usate dai viaggiatori come compartimenti.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14913) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, allo scopo di portare a termine i lavori relativi al tronco ferroviario che dovrebbe congiungere Randazzo alla litoranea Messina-Catania.

« L'interrogante fa rilevare, in particolare, al ministro che i lavori concernenti la costruzione del tronco ferroviario in parola, iniziati, da quanto risulta, circa venti anni addietro, vengono, attualmente, ripresi ad intermittenza.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14914) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per incrementare il traffico del porto di Gallipoli, che, già molto intenso sino a pochi decenni or sono, si è andato poi gradatamente affievolendo sino a raggiungere la stasi attuale, che gravemente preoccupa per le condizioni di estrema miseria in cui sono costretti i lavoratori portuali e che deprimono in modo in-

soportabile la vita intera della città, che ha sempre ed esclusivamente dal mare ricavati i suoi mezzi di sussistenza.

« Per un immediato sollievo appare urgente ripristinare lo scalo obbligatorio della linea quindicinale della Società di navigazione Tirrenia, che senza spiegabili ragioni è stato trasformato in facoltativo dal 1° luglio 1955, mentre, tenendo presente che l'auspicato sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno non potrà essere conseguito senza un adeguato sviluppo dei traffici, anche marittimi, appare necessario procedere sin da ora alla formulazione di un piano ad ampio respiro che, nel quadro di un miglioramento generale delle linee di comunicazione delle estreme regioni della penisola, tenga adeguato conto delle nobili tradizioni e delle necessità del porto di Gallipoli.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14915) « DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze, del tesoro e dell'interno, per conoscere se non intendano adottare provvedimenti finanziari a favore dei bilanci deficitari dei comuni e delle amministrazioni provinciali sotto forma di contributi.

« L'interrogante fa presente la viva aspettativa delle amministrazioni interessate e chiede adeguati positivi provvedimenti.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14916) « ANTONIOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potrà avere inizio la costruzione in Rotello (Campobasso) delle case popolari, comprese nel piano di costruzioni, da effettuarsi con i finanziamenti di cui alla legge 9 agosto 1954, n. 640.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14917) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere le loro determinazioni in merito alla ansiosa richiesta della popolazione del comune di Rocchetta al Volturno (Campobasso) di veder ricostruito o riparato il canale di scolo, distrutto dagli eventi bellici, col quale si era creato il mezzo per evitare che un vasto terreno, esistente in contrada Bosco, si allagasse con conseguenti gravi danni di molti.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(14918) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere completati i lavori di riparazione della via Orientale e del cimitero di Roccasicura (Campobasso), danneggiati dagli eventi bellici.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(14919)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della difesa, per conoscere, in considerazione delle dichiarazioni del ministro della difesa in sede di discussione del bilancio del suo dicastero, quale sorte venga riservata all'arsenale di Venezia; e quali intendimenti abbia il Governo per garantire a Venezia e alle maestranze la esistenza del glorioso stabilimento, riconvertito, se del caso, a nuove attività produttive.

(347)

« GIANQUINTO ».

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.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 22,25.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30:

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

MALAGODI e BOZZI: Norme per la tutela della libertà di concorrenza e di mercato (1521).

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 28 luglio 1955, n. 586, concernente le nuove norme sulla negoziazione e la cessione delle valute estere allo Stato (1749);

Provvedimenti in materia di diritti erariali sui pubblici spettacoli (1455) — *Relatore:* Schiratti;

Sulle agevolazioni tributarie e concessioni di mutui all'Istituto nazionale delle case popolari per i ciechi (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1064) — *Relatore:* Caiati;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, firmata a Roma il 4 novembre 1950, e del Protocollo addizionale alla Convenzione suddetta, firmato a Parigi il 20 marzo 1952 (*Approvato dal Senato*) (1331) — *Relatore:* Dominedò.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (1424) — *Relatore:* Foderaro.

4. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (1429);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (1431);

Modifiche alle norme sull'imposta generale sull'entrata per il commercio del bestiame bovino, ovino, suino ed equino (1012);

Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri e ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1954-55 (1680);

e della proposta di legge:

Senatori TRABUCCHI ed altri: Agevolazioni tributarie per lo scioglimento e la trasformazione di società immobiliari — (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1741);

5. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato, per i generi alimentari (154);

Regolazione dei risultati di gestione relativi alle importazioni dall'Argentina di carni e strutto (155);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso di generi destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese, dalla campagna 1943-44 alla campagna 1947-48 (326);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1950-51) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-52) (328);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1952-53) (968);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagne 1948-49 e 1949-50) (1006);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1953-54) (1041);

Relatori: Vicentini, *per la maggioranza;* Assennato, *di minoranza.*

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale all'Accordo generale sui privilegi e le immunità del Consiglio d'Europa, firmato a Strasburgo il 6 novembre 1952 (*Approvato dal Senato*) (1184) — *Relatore:* Vedovato;

Adesione agli Accordi internazionali in materia di circolazione stradale, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione (*Approvato dal Senato*) (1381) — *Relatore:* Cappi;

Trasferimento di beni rustici patrimoniali dallo Stato alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (1135) — *Relatori:* Sangalli, *per la maggioranza;* Gomez D'Ayala, *di minoranza.*

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCH: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore:* Roselli;

Senatore ZOLI: Norme per il pagamento delle indennità dovute in forza delle leggi di riforma agraria (*Approvata dal Senato*) (1351) — *Relatore:* Germani.

8. — *Seguito dello svolgimento della interpellanza Delcroix e di interrogazioni.*

9. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Norme integrative della legge 11 gennaio 1951, n. 25, sulla perequazione tributaria (*Approvato dal Senato*) (1432) — *Relatori:* Valsecchi, *per la maggioranza;* Angioy, *di minoranza.*

10. — *Discussione della proposta di legge:*

PITZALIS e BONTADE MARGHERITA: Norme sui provveditori agli studi (616) — *Relatore:*

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori:* Di Bernardo, *per la maggioranza;* Lombardi Riccardo, *di minoranza.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

PAGINA BIANCA

APPENDICI

TABELLE ALLEGATE AL DISCORSO DEL RELATORE PER IL BILANCIO DELLA MARINA MERCANTILE, TROISI

TABELLA N. 1. — Bilancia trasporti 1953-54.

TABELLA N. 2. — Flotte mercantili nel mondo al 30 giugno 1954.

TABELLA N. 3. — Distribuzione per età della flotta mondiale al 30 giugno 1954.

TABELLA N. 4. — Flotta mondiale navi cisterna al 30 giugno 1954.

TABELLA N. 5. — Distribuzione per età della flotta cisterniera mondiale al 30 giugno 1954.

TABELLA N. 6. — Naviglio mercantile varato nel mondo durante l'anno 1954.

TABELLA N. 7. — Naviglio cisterniero varato nel mondo nel 1954.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 1.

BILANCIA TRASPORTI 1953-1954
(milioni di dollari)

	TRASPORTI MARITTIMI		TRASPORTI TERRESTRI (d)		TRASPORTI AEREI		TOTALE	
	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954
<i>Incassi:</i>								
Noli merci:								
all'esportazione (a)	11,2	14,9	—	—	0,6	0,8	11,8	15,7
altri	120,2	125,0	4,5	5,8	1,6	3,0	126,3	133,8
Noli passeggeri	51,8	72,0	—	—	9,9	17,9	61,7	89,9
Spese flotte estere in Italia	36,7	35,8	—	—	9,4	10,4	46,1	46,2
TOTALE INCASSI	219,9	247,7	4,5	5,8	21,5	32,1	245,9	285,6
<i>Pagamenti:</i>								
all'importazione (a) (b)	82,0	79,8	67,2	76,8	2,4	2,6	151,6	159,2
altri	0,9	1,0	—	—	3,0	3,3	3,9	4,3
Noli passeggeri (c)	16,6	13,4	—	—	13,7	15,1	30,3	28,5
Spese della flotta italiana all'estero	97,3	101,3	—	—	3,7	6,7	101,0	108,0
TOTALE PAGAMENTI	196,8	195,5	67,2	76,8	22,8	27,7	286,8	300,0
SALDO	23,1	52,2	-62,7	-71,0	-1,3	4,4	-40,9	-14,4

(a) Inclusi i noli relativi ai movimenti dei depositi doganali.

(b) Esclusi i noli incassati dalla marina italiana (73,5 milioni nel 1953 e 72,2 nel 1954) e dall'aviazione italiana (0,6 milioni nel 1953 e 0,8 nel 1954).

(c) Esclusi i noli incassati per trasporto di passeggeri italiani dalla marina italiana (35,8 milioni nel 1953 e 32,6 milioni nel 1954) e dall'aviazione italiana (3,8 milioni nel 1953 e 6,8 milioni nel 1954).

(d) Inclusi i diritti di oleodotto corrisposti all'estero per il trasporto di petrolio greggio destinato all'importazione (36,7 milioni nel 1953 e 31,1 nel 1954).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 2.

FLOTTE MERCANTILI NEL MONDO AL 30 GIUGNO 1954

(escluse le navi di stazza lorda inferiori alle 100 tonnellate).

PAESI	NAVI A VAPORE		MOTONAVI		TOTALE		Percentuale per bandiera
	Numero	tonnellate di stazza lorda	Numero	tonnellate di stazza lorda	Numero	tonnellate di stazza lorda	
Gran Bretagna e Nord Irlanda . .	3.828	11.129.064	1.912	7.885.156	5.740	19.014.220	19,517
Australia	268	430.260	103	158.498	371	588.758	0,604
Canadà (Flotta Marittima)	240	531.189	518	203.909	758	735.098	0,754
Canadà (Flotta dei Laghi)	295	798.592	69	76.652	364	875.244	0,898
Hong Kong	70	179.971	37	29.612	107	209.588	0,216
India	181	491.959	23	20.747	204	512.706	0,526
Nuova Zelanda . .	68	133.397	98	110.846	166	244.243	0,250
Pakistan	51	167.475	4	2.192	55	169.667	0,175
Sud Africa	132	120.943	11	6.284	143	127.227	0,130
Altri Paesi del Dominio Britannico	146	196.161	308	131.632	454	327.793	0,337
U.S.A. (Flotta Marittima)	3.275	23.792.860	1.048	1.087.521	4.323	24.880.381	25,538
U.S.A. (Flotta dei Laghi)	398	2.395.606	35	68.031	433	2.463.637	2,528
Argentina	220	621.253	148	435.695	368	1.056.948	1,085
Belgio	76	230.860	127	266.410	203	497.270	0,511
Brasile	260	563.905	139	331.112	399	895.017	0,919
Cile	83	187.447	13	21.552	96	208.999	0,215
Cina	239	520.717	85	139.711	324	660.428	0,678
Costarica	50	177.285	20	23.230	70	200.515	0,205
Danimarca	204	322.603	500	1.291.300	704	1.613.908	1,656
Egitto	45	77.384	22	35.481	67	112.865	0,116
Filippine	16	42.122	86	111.835	102	153.957	0,158
Finlandia	214	414.923	134	249.902	348	664.825	0,684
Francia	553	1.947.847	704	1.893.041	1.257	3.840.888	3,942
Germania	527	770.664	1.270	1.455.743	1.797	2.226.407	2,285
Giappone	756	2.179.467	971	1.398.359	1.727	3.577.826	3,672
Grecia	257	1.111.492	94	64.881	351	1.176.373	1,209
Honduras	70	350.550	60	88.284	130	438.834	0,450
Indonesia	14	33.945	108	56.495	122	90.440	0,093
Islanda	63	38.596	77	46.449	140	85.045	0,088
Israele	25	111.113	7	8.049	32	119.162	0,125
Italia	524	2.422.243	619	1.376.142	1.143	3.798.385	3,898
Liberia	185	2.042.689	60	338.377	245	2.381.066	2,445
Messico	32	103.785	33	59.664	65	163.449	0,167
Norvegia	669	1.309.306	1.617	5.495.851	2.286	6.805.157	6,986
Olanda	317	1.467.846	1.366	1.974.691	1.683	3.442.537	3,534
Panama	476	3.315.948	119	775.065	595	4.091.013	4,199
Perù	28	64.827	21	32.467	49	97.294	0,099
Polonia	94	175.127	48	115.909	142	291.036	0,298
Portogallo	123	225.744	200	335.053	323	560.797	0,575
Russia (U.R.S.S.) .	851	1.818.478	250	552.191	1.101	2.370.669	2,435
Spagna	661	823.219	487	486.025	1.148	1.309.244	1,345
Svezia	414	575.859	838	2.125.251	1.252	2.701.110	2,772
Svizzera	9	38.539	25	85.474	34	124.013	0,128
Turchia	212	400.482	60	86.854	272	487.336	0,500
Uruguay	20	46.053	24	21.859	44	67.912	0,069
Venezuela	46	145.964	51	63.686	97	209.650	0,215
Yugoslavia	81	162.007	69	106.475	150	268.482	0,275
Altri Paesi	197	282.098	177	202.019	374	484.117	0,496
TOTALE MONDIALE	17.563	65.489.864	14.795	31.931.662	32.358	97.421.526	100,000

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

DISTRIBUZIONE PER ETÀ DELLA
(escluse le navi di stazza lorda)

PAESE	SOTTO 5 ANNI		5-9 ANNI		10 14 ANNI	
	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda
Gran Bretagna e Nord Irlanda . . .	814	4.134.190	1.003	4.458.755	1.107	5.436.049
Australia	36	95.750	50	106.092	35	53.383
Canadà (flotta marittima)	58	93.154	144	199.685	228	273.868
Canadà (flotta dei laghi)	23	169.493	18	33.446	19	19.856
India	26	76.231	24	80.951	42	186.218
Nuova Zelanda	20	47.152	25	43.286	19	47.068
Altri Paesi del Dominio britannico .	67	131.065	126	116.683	164	160.596
U. S. A. (flotta marittima)	148	957.049	877	5.373.008	2.638	17.421.247
U. S. A. (flotta dei laghi)	21	179.093	9	33.138	31	216.740
Argentina	33	294.415	51	255.046	31	144.028
Belgio	25	79.252	68	202.299	26	131.562
Brasile	45	171.920	63	223.808	37	55.263
Cina	1	133	40	76.435	94	199.949
Danimarca	132	599.899	101	377.962	46	107.296
Finlandia	34	122.350	39	25.819	19	30.700
Francia	270	1.246.371	349	822.399	201	835.136
Germania	686	1.248.609	70	38.942	132	92.034
Giappone	363	1.568.742	648	878.817	312	493.096
Grecia	11	46.741	13	63.530	130	749.328
Italia	97	684.623	222	222.393	288	1.544.533
Liberia	96	1.393.894	31	316.931	81	496.528
Norvegia	478	2.650.661	449	1.560.110	365	853.578
Olanda	380	630.132	324	853.880	200	718.659
Panama	58	763.116	68	632.656	211	1.476.369
Portogallo	51	159.948	79	208.562	38	28.759
Russia (U. R. S. S.)	133	176.374	19	16.800	81	346.510
Spagna	129	150.023	262	176.180	170	70.124
Svezia	163	898.264	200	663.808	108	297.037
Altri Paesi	294	492.532	284	640.222	345	678.195
TOTALE MONDIALE	4.692	19.261.176	5.656	18.701.643	7.198	33.163.709

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 3.

FLOTTA MONDIALE AL 30 GIUGNO 1954
inferiori alle 100 tonnellate).

15-19 ANNI		20-24 ANNI		25 ANNI E PIÙ		TOTALE		Percentuale per bandiera
Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	
618	1.989.062	346	780.544	1.852	2.215.620	5.740	19.014.220	19,517
34	108.885	14	29.381	202	195.267	371	588.758	0,604
55	24.033	45	29.922	228	114.436	758	735.098	0,754
15	12.614	24	37.839	265	601.996	364	875.244	0,898
16	22.596	15	27.323	81	119.387	204	512.706	0,526
19	31.452	14	18.214	69	57.071	166	244.243	0,250
66	33.207	42	45.834	294	346.885	759	834.270	0,856
158	408.165	86	230.165	416	490.747	4.323	24.880.381	25,539
5	35.115	7	32.180	360	1.967.371	433	2.463.637	2,528
8	28.340	21	18.389	224	316.730	368	1.056.948	1,085
31	42.666	19	10.214	34	31.277	203	497.270	0,511
11	17.832	5	2.831	238	423.363	399	895.017	0,919
18	29.324	11	11.465	160	343.122	324	660.428	0,678
68	127.570	52	103.317	305	297.859	704	1.613.903	1,656
8	11.867	15	52.871	233	421.218	348	664.825	0,684
89	279.060	85	191.774	263	466.148	1.257	3.840.888	3,942
157	141.195	151	128.757	601	576.870	1.797	2.226.407	2,285
132	177.233	68	98.743	204	361.195	1.727	3.577.826	3,672
19	46.307	13	11.716	165	258.751	351	1.176.373	1,209
33	83.552	34	143.716	469	1.119.568	1.143	3.798.385	3,898
5	16.336	4	30.011	28	127.366	245	2.381.066	2,445
197	677.571	103	366.738	694	696.499	2.286	6.805.157	6,986
247	585.891	115	211.954	417	442.021	1.683	3.442.537	3,534
19	131.050	26	155.490	213	932.332	595	4.091.013	4,199
24	17.978	12	10.854	119	134.696	323	560.797	0,575
111	213.097	189	269.626	568	1.348.262	1.101	2.370.669	2,435
29	21.635	98	122.571	460	768.711	1.148	1.309.244	1,345
95	201.311	43	90.679	643	550.011	1.252	2.701.110	2,772
111	223.463	86	174.648	866	1.394.046	1.986	3.603.106	3,698
2.398	5.738.407	1.743	3.437.766	10.671	17.118.825	32.358	97.421.526	100,000

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

FLOTTA MONDIALE NAVI

(escluse le navi di stazza lorda)

PAESI	NAVI A	
	MACCHINE ALTERNATIVE	
	Numero	tonnellate di stazza lorda
Gran Bretagna e Nord Irlanda	134	457.359
Canadà	27	51.608
Altri Paesi del Dominio Britannico	10	23.937
America (U. S. A.)	48	287.860
Argentina	20	98.780
Belgio	—	—
Brasile	—	—
Danimarca	—	—
Francia	11	46.596
Germania	6	17.190
Giappone	5	3.870
Grecia	6	24.547
Honduras	3	24.457
Italia	26	129.609
Liberia	8	61.977
Messico	11	72.780
Norvegia	30	171.019
Olanda	29	105.634
Panama	57	336.137
Russia (U. R. S. S.)	10	44.907
Spagna	9	24.162
Svezia	4	17.308
Venezuela	31	126.774
Altri Paesi	27	97.979
TOTALE MONDIALE	512	2.224.490

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 4.

CISTERNA AL 30 GIUGNO 1954
inferiori alle 100 tonnellate)

VAPORE		MOTONAVI		TOTALE		Percentuale per bandiera
MACCHINE A TURBINA		Numero	tonnellate di stazza lorda	Numero	tonnellate di stazza lorda	
Numero	tonnellate di stazza lorda					
123	1.446.118	481	3.051.716	738	4.955.193	20,124
14	165.375	36	51.359	77	268.342	1,089
4	53.285	29	24.298	43	101.520	0,412
374	3.981.526	138	325.703	560	4.595.089	18,661
7	73.645	29	167.996	56	340.421	1,383
2	29.843	5	41.123	7	70.966	0,288
1	7.086	33	162.126	34	169.212	0,687
—	—	57	446.723	57	446.723	1,815
25	279.733	80	637.786	116	964.115	3,916
—	—	66	210.951	72	228.141	0,926
39	407.540	135	297.495	179	708.905	2,878
8	87.294	10	15.984	24	127.825	0,519
5	88.612	4	21.515	12	134.584	0,546
38	433.606	95	581.258	159	1.144.473	4,648
88	1.380.950	27	252.769	123	1.695.696	6,887
—	—	8	48.971	19	121.751	0,494
15	160.956	383	3.462.856	428	3.794.831	15,412
14	156.682	82	429.272	125	691.588	2,809
111	1.377.879	64	597.910	232	2.311.926	9,389
—	—	52	147.013	62	191.920	0,779
2	12.521	24	146.838	35	183.521	0,745
—	—	129	793.051	133	810.359	3,291
—	—	6	17.162	37	143.936	0,584
6	60.685	89	264.378	122	423.042	1,718
876	10.203.336	2.062	12.196.253	3.450	24.624.079	100,000

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

DISTRIBUZIONE PER ETÀ DELLA FLOTTA
(escluse le navi di stazza lorda)

PAESE	SOTTO 5 ANNI		5-9 ANNI		10-14 ANNI	
	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda
Gran Bretagna e Nord Irlanda . . .	213	1.820.884	178	1.196.807	164	1.127.817
Canada	7	72.596	7	51.722	20	83.967
America (U. S. A.)	33	502.468	101	908.916	301	2.691.558
Argentina	13	159.595	8	40.026	5	24.599
Danimarca	30	298.654	10	74.167	1	157
Francia	36	381.077	20	158.141	23	200.784
Giappone	70	402.460	38	143.428	44	113.237
Italia	38	405.669	12	31.802	48	353.090
Liberia	83	1.276.128	19	260.391	6	51.150
Norvegia	191	1.954.469	89	797.033	45	250.220
Olanda	25	160.391	22	124.402	12	65.347
Panama	50	721.630	44	479.940	68	631.676
Svezia	46	492.273	21	150.640	22	66.111
Altri Paesi	109	608.386	35	195.134	107	245.054
TOTALE MONDIALE	944	9.256.680	604	4.612.549	866	5.904.767

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 5.

CISTERNIERA MONDIALE AL 30 GIUGNO 1954
(inferiori alle 100 tonnellate)

15-19 ANNI		20-24 ANNI		25 ANNI E PIÙ		TOTALE		Percentuale per bandiera
Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	
76	454.011	21	128.232	86	227.442	738	4.955.193	20,124
8	9.166	13	22.373	22	28.518	77	268.342	1,089
39	280.677	25	72.189	61	139.281	560	4.595.089	18,661
3	21.969	2	2.750	25	91.482	56	340.421	1,383
5	19.552	4	27.874	7	26.319	57	446.723	1,815
17	107.777	7	59.641	13	56.695	116	964.115	3,916
16	24.746	7	12.621	4	12.413	179	708.905	2,878
7	55.933	11	87.670	43	210.309	159	1.144.473	4,648
2	15.564	4	30.011	9	62.452	123	1.695.696	6,887
48	423.787	27	212.425	28	156.897	428	3.794.831	15,412
40	240.130	9	44.888	17	56.430	125	691.588	2,809
15	109.671	15	109.949	40	265.060	232	2.311.926	9,389
15	50.281	8	27.315	21	23.739	133	810.359	3,291
31	115.692	46	225.368	139	506.784	467	1.896.418	7,698
322	1.928.956	199	1.057.306	515	1.863.821	3.450	24.624.079	100,000

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

NAVIGLIO MERCANTILE VARATO NEL
(escluse le navi di stazza lorda)

PAESE DI COSTRUZIONE	PIROSCAFI			
	ACCIAIO		LEGNO	
	Numero	tonnellate di stazza lorda	Numero	tonnellate di stazza lorda
Dominio Britannico:				
Gran Bretagna e Nord Irlanda	90	694.865	—	—
Australia	4	8.645	—	—
Canada:				
Costa	3	29.147	—	—
Laghi	1	15.279	—	—
India	4	1.194	—	—
Altri Paesi e Colonie	—	—	—	—
Belgio	2	37.000	—	—
Cina (a)	—	—	—	—
Danimarca	1	150	—	—
Finlandia	30	23.171	—	—
Francia	11	162.155	—	—
Germania	46	420.133	—	—
Giappone	16	184.917	—	—
Indonesia	—	—	—	—
Irlanda (Repubblica)	—	—	—	—
Islanda	—	—	—	—
Italia	8	85.327	—	—
Norvegia	3	11.267	—	—
Olanda	19	153.778	—	—
Polonia (a)	—	—	—	—
Portogallo	—	—	—	—
Russia (U. R. S. S.) (a)	—	—	—	—
Spagna	3	6.291	1	241
Svezia	8	67.035	—	—
Turchia	1	800	—	—
U. S. A.:				
Costa atlantica	24	415.341	—	—
Porti del Golfo	1	9.214	—	—
Costa del Pacifico	2	19.400	—	—
Grandi Laghi	2	26.035	—	—
Jugoslavia	3	13.800	—	—
TOTALE MONDIALE	282	2.384.944	1	241

(a) Dati non disponibili.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 6.

MONDO DURANTE L'ANNO 1954
inferiori alle 100 tonnellate)

MOTONAVI				TOTALE 1954			TOTALE 1953		
ACCIAIO		LEGNO		Numero	tonnellaggio di stazza lorda	Percentuale tonnellate mondiali	Numero	tonnellaggio di stazza lorda	
Numero	tonnellaggio di stazza lorda	Numero	tonnellaggio di stazza lorda						
163	714.009	—	—	253	1.408.874	26,82	220	1.317.463	
3	9.445	—	—	7	18.090	1,60	7	22.161	
5	6.166	—	—	11	52.892		1,60	9	87.239
2	2.300	—	—						
1	4.664	—	—						
5	7.366	—	—	5	5.858		2,37	4	10.656
5	7.366	—	—	5	7.366			8	5.832
18	87.458	—	—	20	124.458	2,48	20	61.246	
—	—	—	—	—	—		—	—	—
28	130.331	—	—	29	130.481	0,86	30	142.056	
9	21.854	—	—	39	45.025		37	38.301	
21	104.415	—	—	32	266.570	5,07	33	235.168	
222	542.981	—	—	268	963.114		18,34	244	818.221
151	228.488	—	—	167	413.405	7,87		116	557.339
4	804	—	—	4	804		0,02	5	1.376
1	1.060	—	—	1	1.060	0,02		—	—
1	200	—	—	1	200		—	—	—
18	76.440	—	—	26	161.767	3,08	40	262.512	
48	125.815	7	838	58	137.920		2,63	42	118.470
118	256.781	—	—	137	410.559	7,82		147	341.313
—	—	—	—	—	—		—	—	—
7	8.078	—	—	7	8.078	0,15	6	3.481	
—	—	—	—	—	—		—	—	—
24	42.840	2	352	30	49.724	0,95	24	46.127	
59	477.276	—	—	67	544.311		10,36	68	484.622
2	689	—	—	3	1.489	0,03		3	982
7	3.032	}	}	46	476.984		9,08	68	528.307
7	1.428								
3	2.534								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	9.802	—	—	17	23.602	0,45	12	13.178	
941	2.866.256	9	1.190	1.233	5.252.631		100,00	1.143	5.096.050

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 LUGLIO 1955

TABELLA N. 7.

NAVIGLIO CISTERNIERO VARATO NEL MONDO NEL 1954

(navi al di sopra di 100 tonnellate di stazza lorda)

PAESE DI COSTRUZIONE	A VAPORE		A MOTORE		TOTALE		Percentuale del tonnellaggio medio mondiale
	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda	
Gran Bretagna e Nord Irlanda	24	335.285	39	379.016	63	714.301	24,640
Canada	1	17.847	—	—	1	17.847	0,615
Belgio	2	37.000	5	53.612	7	90.612	3,125
Danimarca	—	—	5	56.810	5	56.810	1,959
Finlandia	—	—	7	12.254	7	12.254	0,422
Francia	8	145.556	5	50.002	13	195.558	6,745
Germania	23	338.146	18	105.694	41	443.840	15,312
Giappone	5	79.210	23	54.077	28	133.287	4,597
Italia	6	84.962	8	62.573	14	147.535	5,090
Norvegia	—	—	9	65.100	9	65.100	2,245
Olanda	11	145.486	11	96.864	22	242.350	8,360
Spagna	—	—	3	14.745	3	14.745	0,508
Svezia	3	46.300	28	320.051	31	366.351	12,638
U. S. A.	22	396.908	1	1.500	23	398.408	13,744
TOTALE MONDIALE . .	105	1.626.700	162	1.272.298	267	2.898.998	100,000