

CDXXX.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 GIUGNO 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **RAPELLI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LEONE** E DEL VICEPRESIDENTE **D'ONOFRIO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		Proposta di legge (<i>Svolgimento</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1956-57 (2213)	25686	PRESIDENTE	25686
PRESIDENTE	25686	LOZZA	25686
PRIORE	25687, 25711	SCAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	25686
BIMA, <i>Relatore</i>	25687	Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (<i>Annunzio</i>)	25708
CASSIANI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	25691, 25710, 25711	Interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	25746
CACCURI	25711	Mozioni (<i>Ritiro</i>)	25708
MAGLIETTA	25711	Votazione segreta	25712, 25723, 25730
CAIATI	25711		
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):			
Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1956-57 (2029)	25713	La seduta comincia alle 10,30.	
PRESIDENTE	25713	NENNI GIULIANA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta di ieri.	
COLITTO	25713	(<i>È approvato</i>).	
CERVONE	25719	Annunzio di una proposta di legge.	
CERRETI	25723	PRESIDENTE. È stata presentata dai deputati Buzzelli ed altri la proposta di legge:	
SANGALLI	25732	« Istituzione di una sede di pretura in Sesto San Giovanni » (2286).	
REALI	25739	Sarà stampata e distribuita. Poiché essa importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito in data di svolgimento.	
CUTTITTA	25743		
Proposte di legge:			
(<i>Annunzio</i>)	25685		
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	25708		

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge dei deputati Cavallotti e Lozza:

« Estensione agli ispettorati scolastici dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi » (1752).

LOZZA. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOZZA. La proposta di legge mira a riparare ad una palese ingiustizia sociale, oggi esistente, a danno di una ristretta categoria di dipendenti statali, e cioè gli ispettori scolastici.

Mentre i maestri elementari e i direttori didattici godono dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi, a norma della legge 21 dicembre 1938, n. 2202, gli ispettori scolastici non vennero fatti rientrare nelle categorie assicurate. Ancor oggi non si riesce ad individuare i motivi di tale esclusione. Gli ispettori scolastici infatti sono recettivi alla tubercolosi come gli insegnanti e i direttori didattici e non usufruiscono certamente di un trattamento economico che li ponga al di fuori del bisogno economico qualora cadessero in stato di malattia.

La categoria degli ispettori scolastici è esigua: secondo quanto è previsto dal relativo ruolo organico si tratta soltanto di 281 persone. Modesta sarebbe la spesa dello Stato: poche centinaia di milioni all'anno.

Di fronte alla esiguità della spesa sta la gravità dell'ingiustizia.

I deputati proponenti ritengono pertanto che gli onorevoli colleghi vogliano, con la loro benevola accettazione della presente proposta, dare un segno di riconoscimento agli ispettori scolastici e dimostrare la buona volontà di riparare ad un errore che era stato commesso.

Nella proposta di legge non è indicata la fonte di reperimento dei fondi, perché, secondo noi, basta il normale stanziamento di bilancio, data appunto l'esiguità della spesa.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SCAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Cavallotti e Lozza.

(È approvata).

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

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Come la Camera ricorda, ieri è stata chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello Priore:

« La Camera,

considerata l'urgenza di risolvere la precaria situazione dei lavoratori dei porti della penisola salentina, che sono per molti mesi dell'anno disoccupati, ed anche per le ripercussioni economiche che ne trarrà l'intera regione,

invita il ministro della marina mercantile:

a provvedere al perfezionamento del porto mercantile di Taranto, ultimandone il banchinamento, banchine che occorre dotare di mezzi meccanici, di cui il porto è assolutamente privo, tanto che lo sbarco e l'imbarco delle merci avviene ancora con mezzi primitivi;

a disporre perché i fondali del porto stesso vadano sistematicamente ripuliti con apposite draghe, lavoro che deve essere svolto periodicamente e non a distanza di anni, come avviene.

Invita, inoltre, il ministro della marina mercantile perché faccia:

al porto di Taranto assegnazioni definitive di carichi, non saltuari, di carbone o di concimi e merci varie, come presentemente, ma anche, come un tempo, perché vi approdino anche linee sovvenzionate;

al porto di Gallipoli (Lecce) — considerata la permanente disoccupazione di quei lavoratori portuali e considerato che quella città non ha altre attività, oltre il lavoro del suo porto — provvedimenti atti ad assegnare un lavoro continuativo, con sbarco ed imbarco di merci, anche a mezzo di linee sovvenzionate, così come era in precedenza ed a voler dotare le banchine dello stesso porto di quei mezzi meccanici indispensabili al traffico delle merci;

al porto di Brindisi aumentare il traffico delle merci, anche perché, dopo gli sforzi del consorzio di quel porto e degli enti locali — che con il valido appoggio del Governo sono già riusciti quasi a realizzare il

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

« punto franco » — il porto stesso si renda sempre più efficiente con un traffico aderente all'importanza raggiunta dal transito dei passeggeri, transito dovuto alla attrezzatura della stazione marittima ed alla sicurezza del porto naturale ».

L'onorevole Priore ha facoltà di svolgerlo.

PRIORE. Rinuncio allo svolgimento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Caiati :

« La Camera,

considerata la viva attesa degli addetti alla piccola pesca, ansiosi di vedere risolti i loro problemi assistenziali e previdenziali, invita il Governo

a predisporre gli opportuni provvedimenti, mentre lo sollecita ad adoperarsi adeguatamente per la tutela della pesca nell'Adriatico dove continuano a ripetersi atti di pirateria che non giovano alla tranquillità e al potenziamento di un settore economicamente e socialmente così importante ».

Poichè l'onorevole Caiati non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Colognatti :

« La Camera,

al termine della discussione del bilancio preventivo del Ministero della marina mercantile,

fa voti

affinchè il Governo, interprete della situazione e delle istanze della città di Trieste, attui al più presto le richieste per la sua ripresa economica che è stata e sarà sempre basata sull'attività marinara e, superando contingenti interessi contrastanti, conceda all'Adriatico le navi e le linee ripetutamente promesse, esaudendo anche le istanze armatoriali e facilitando così anche le iniziative in questo campo nell'interesse dell'economia nazionale e di quella locale particolarmente depressa ».

Poichè l'onorevole Colognatti non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Bima.

BIMA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi corre l'obbligo, iniziando questo mio breve intervento, di rivolgere un ringraziamento a tutti coloro che sono intervenuti in questo dibattito, soprattutto per le espressioni in verità troppe lusinghiere tri-

butate alla modesta fatica della mia relazione.

Credo di poter rilevare, con compiacimento, pur nella discrepanza ideologica che caratterizza sempre il dibattito politico, una nota comune in questa discussione, nota che mi pare di individuare nel fatto che tutti coloro che sono intervenuti si sono mantenuti su un piano di serena discussione, il che non può non far piacere al relatore di un bilancio tecnico.

Il criterio a cui si ispirava la mia relazione era duplice ; intendevo, anzitutto, esaminare i capitoli più importanti del bilancio della marina mercantile. Qualcuno avrebbe potuto accusarmi di aver seguito il criterio tipico del ragioniere o del contabile. Senonché nella discussione di un bilancio, e di un bilancio dello Stato, se non si vuol restare nel vago e nello impreciso, occorre, per forza di cose dar rilievo alle cifre, ai numeri che vengono sottoposti al nostro esame ed al nostro sindacato.

Oltre a ciò la mia relazione tendeva ad un altro scopo : che era precisamente di vedere fino a che punto questo settore importante dell'economia del nostro paese convergesse con i lineamenti che sono stati prospettati nel piano decennale Vanoni, e fino a che punto invece divergesse da quello che è lo schema al quale noi non possiamo ispirarci.

Circa il primo punto della mia relazione, è chiaro che una impostazione siffatta che accentra la sua attenzione sui capitoli più importanti del bilancio, lascia scoperti alcuni settori. Difatti io non ho parlato di molti argomenti seppure importanti e sono grato, per esempio, all'onorevole Caccuri, all'onorevole Colitto, all'onorevole Maniera, all'onorevole Semeraro Santo e ad altri, i quali nei loro interventi hanno integrato quella che è stata un po' una mia lacuna. Ma, onorevole Jacoponi, io ho taciuto su alcuni problemi quasi intenzionalmente e di proposito e la mia non è stata indifferenza su questi problemi che sono importanti e che attendono veramente una soluzione da parte del Ministero della marina.

Insomma, bisogna proprio necessariamente soffermarsi ed indugiare su certe deficienze di stanziamenti, o non si serve forse meglio l'interesse di quelle categorie che attendono che si venga incontro alle loro necessità cercando — come ho fatto io — di mettere a fuoco l'onerosità di certe gestioni onde ridurle e poter con tali economie provvedere proprio a quelle esigenze che da più anni reiteratamente vengono prospettate invano ? Ho scelto di proposito questa seconda via ! Ed è logico che abbia quindi portato la mia attenzione sul capitolo riguardante l'applicazione sulla legge

Tambroni al cui titolo viene stanziata la cospicua somma di ben otto miliardi.

Di questa legge concordemente si è detto bene.

In particolare l'onorevole Dominedò ha acutamente sottolineato come i benefici contemplati in tale provvedimento legislativo siano accessibili a tutti i costruttori di navi. Ma vi è di più. L'elemento fondamentale che caratterizza questa legge e la differenza da tutte le altre sta non soltanto nel fatto che con essa si realizza la *par condicio* per quanto riguarda i costruttori, quanto nella realizzata attuazione di un principio mai sinora concretato in alcun provvedimento legislativo: quello cioè della uguaglianza delle possibilità per quanto riguarda l'accesso ad un determinato beneficio. Insomma costruttori ed armatori tutti — e non già solo una minoranza di privilegiati — possono usufruire delle provvidenze disposte dalla legge Tambroni. Merita veramente di essere sottolineato questo fatto ad onore del Governo e del ministro proponente, e serva esso come orientamento e direttiva di legislazione futura.

Per me la legge Tambroni era una legge perfetta e mai avrei potuto supporre che gli organi di controllo potessero renderla inoperante pur con argomentazioni serie e proponibili.

Seppur con rammarico, dobbiamo prendere atto che i rilievi della Corte dei conti formulati in sede di controllo dei rispettivi decreti di stanziamento dei contributi hanno creato disagio e perplessità negli organi preposti all'attuazione della legge; timori e preoccupazioni si sono anche diffusi tra armatori e costruttori di navi per cui bene ha fatto il ministro Cassiani ad intervenire con prontezza predisponendo un provvedimento che tali inconvenienti dovrebbe eliminare rendendo operante la legge Tambroni.

Così inquadrato il problema, a me pare che siano assolutamente esagerate, se non fuori luogo, le critiche che sulla stampa sono state rivolte al disegno di legge Cassiani.

Ho tra le mani un giornale e leggo con stupore che, in una lettera aperta diretta al ministro Tambroni, ella, onorevole Cassiani, viene niente di meno che imputato di tentato infanticidio in quanto con la sua proposta di legge mirerebbe ad uccidere la mirabile creatura individuata nella legge Tambroni. Per conto mio, invece, il ministro Cassiani, lungi dall'essere un infanticida, si è rivelato un ottimo pediatra per aver salvato da sicura morte una legge — quella Tambroni — che minac-

ciava di essere inoperante e di morire appena nata.

Certo l'onorevole Tambroni desiderava non che alla sua legge si ponesse il tetto, ma che l'edificio maestoso da lui eretto assumesse proporzioni ben più vaste. D'altra parte proprio al fine di rendere esecutiva la legge stessa, non vi era che da comportarsi così come ha fatto l'onorevole Cassiani. Credo che egli abbia l'approvazione incondizionata non solo dei due rami del Parlamento (come è emerso nel corso di questa discussione), ma anche di tutti i cittadini onesti che certamente apprezzano lo sforzo ed il sacrificio che egli ha compiuto per dar esecuzione ad un provvedimento tanto atteso dagli armatori e dai lavoratori dei nostri cantieri.

Il collega Ducci mi ha criticato, sia pure benevolmente, perché nella relazione esprimevo voti affinché fosse approvato con sollecitudine il provvedimento che concede facilitazioni per gli acquisti delle navi all'estero. Senonché l'onorevole Ducci (forse anche perché si difende bene dalla vecchiaia, ed al riguardo gli rivolgo i più vivi complimenti) ha il torto di condannare una proposta di legge ed il mio punto di vista solo perché quella proposta di legge presenta un inconveniente.

Possiamo anche essere d'accordo con lui nel ritenere che le facilitazioni, sotto forma di sgravi dall'imposta generale sull'entrata per l'acquisto di navi all'estero, non debbano essere concesse agli acquirenti di vecchie navi ultratrentenni. Ciò può essere corretto, ma è evidente che, se non faciliteremo questi acquisti, la nostra marina mercantile non potrà aumentare di 300 mila tonnellate all'anno e soprattutto si porrà l'armatore italiano acquirente di una nave estera in condizioni di avere degli ammortamenti molto superiori a quelli dei concorrenti stranieri, in quanto oltre a pagare gli ammortamenti normali, esso sarà costretto ad accollarsi l'onere dell'imposta generale sull'entrata, che — come è noto — è pagata dagli armatori italiani, ma non da quelli stranieri.

Quanto all'armonizzazione di questo settore con il piano Vanoni, si può dire che le società del gruppo Finmare convergono con quello che è lo sviluppo del piano Vanoni per quanto riguarda l'aumento degli introiti e dei noli, ma divergono fortemente in quanto i loro *deficit* si dilatano; e poiché il compianto ministro Vanoni riteneva che per realizzare il suo piano non occorresse soltanto far lievitare l'apporto dei noli ma anche contenere parallelamente i *deficit* delle aziende, è evidente che la dilatazione di tali *deficit* rappresenta

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

una curva anomala che bisogna urgentemente correggere.

Il ministro del tesoro, senatore Medici, quando nel suo ultimo discorso pronunciato in quest'aula ammoniva le società di preminente interesse nazionale quasi paternamente — « quando è che si metteranno sulla buona strada ? » disse egli — aveva dinanzi a sé lo specchio che ho sott'occhio anch'io in questo momento, dove sono illustrati i risultati di gestione delle società del gruppo Finmare per gli esercizi finanziari che vanno dal 1937 al 1955.

Da tale specchio si ricava e si constata che l'aumento del disavanzo è continuo e costante, e — fatto ben strano — l'aumento del disavanzo è parallelo all'aumento dei traffici e degli introiti per cui, malgrado ogni buona disposizione, non possiamo ritenere che per l'esercizio testè concluso il *deficit* diminuisca in quanto ci troviamo di fronte ad una cifra di previsione e noi sappiamo, purtroppo, come i preventivi sono sempre destinati a lievitare quando a fine esercizio i totali si sommano ed assumono la fisionomia certa di consuntivi.

A questo punto è legittimo porre un interrogativo: « Ha una giustificazione questo disavanzo ? ». Secondo l'onorevole Dominedò la giustificazione del *deficit* consisterebbe in una diversa finalità che caratterizza la gestione delle società Finmare, le quali, in quanto aziende pubbliche, tendono a realizzare finalità *extra* economiche divergenti e contrastanti gli scopi cui invece si uniformano le aziende private.

L'onorevole Dominedò, con quella signorilità che gli è propria, mi ha rivolto un cortese appunto perché io, nei riguardi di tale problema, sarei stato troppo rigido per aver detto chiaramente che lo sbilancio in una azienda pubblica non deve essere la regola, ma soltanto l'eccezione. Di fronte ad un rimprovero benevolo, così autorevole, ho cercato un po' di indagare per vedere se la dottrina e i testi erano con l'onorevole Dominedò o con me. Devo dire che i testi mi sono favorevoli. Ho con me citazioni di due autorevoli persone. Il professor Onida, nel suo libro *L'azienda*, precisa in modo inequivocabile che le aziende pubbliche devono mirare all'autosufficienza economica, intesa « in un senso largo, come attitudine della gestione a remunerare alle condizioni richieste dal mercato tutti i fattori produttivi onde l'azienda ha bisogno perché possa avere vita continua e conveniente sviluppo ». E poco dopo così l'Onida completa il suo pensiero: « Il fatto che l'a-

zienda sia pubblica non significa tuttavia che le aziende di Stato o in genere gli enti pubblici si sottraggono alle esigenze della economicità e possano di regola » (di regola, sottolineo) « essere gestite in perdita, ponendo gli sbilanci economici a carico della collettività. Al contrario anche le aziende di produzione pertinenti ad enti pubblici debbono tendere come quelle possedute e controllate da privati a produrre ai minimi costi possibili e debbono normalmente essere tenute in vita solo se riescono a realizzare l'equilibrio economico dell'esercizio ».

E nell'altro ramo del Parlamento un autorevole parlamentare studioso di questi problemi, il senatore Marconcini, parlando di una altra azienda pubblica pure essa ammalata — quella ferroviaria — così si esprimeva: « Affido il mio pensiero a due precise affermazioni, quasi epigrafiche: la prima è che bisogna sforzarsi di combattere il disavanzo ricordando che l'azienda ferroviaria è un'azienda industriale: la seconda è che bisogna combatterlo per ridurlo a limiti di ragione, considerando che l'azienda ferroviaria statale oltre ad avere un carattere di economicità, dunque di industrialità, ha anche un carattere di politicità ».

Mi pare che queste citazioni siano molto autorevoli e debbano essere tenute nel debito conto e credo quindi che non sia consigliabile allontanarci da tale impostazione o comunque sia il caso di cambiare il senso alle parole. È vero che il Manzoni disse che la peste era stata anche provvidenziale e necessaria. Ma la peste è una malattia, la più contagiosa, e giammai una medicina!

Dobbiamo quindi invitare le società a mettere il loro migliore impegno non nel giustificare la peste dei loro disavanzi ma invece nel ritrovare il farmaco salutare che serva a combattere questi disavanzi ed a risanare queste aziende. Mi associo pertanto pienamente a quel che ha detto l'onorevole Dominedò, che cioè è necessaria la revisione tecnica, giuridica ed amministrativa, di queste società di navigazione parastatali, riforma che deve riportarle su un piano di sana gestione industriale. Il che sarà possibile solo restituendo ad esse quella dinamica autonomia che caratterizza l'impresa, la quale è tale in quanto si assume l'alea ed il rischio imprenditoriale: alea e rischio che invece non troviamo in queste società le quali possono pur perdere finché vogliono, dal momento che lo Stato non solo integra sempre tutte le perdite, ma corrisponde anche il dividendo del 4 per cento al capitale azionario!

DUCCI. Vanno cambiati i tre quarti dei capoccioni,

BIMA, *Relatore*. Verrò anche a lei, onorevole Ducci. Con questo non intendo dire che noi dobbiamo abbandonare le linee passive; dovremo abbandonarle solo in quanto siano insuscettibili di sviluppo e di essere riportate ad una sana gestione. Dico questo perché ritengo, per esempio, che la Finmare debba affiancare (io credo in questo di avere il consenso della Camera e di interpretare un po' il pensiero di tutti) lo sforzo comune per risollevare l'economia marinara di quell'Adriatico che è stato chiamato dall'onorevole Troisi ben a ragione il mare morto: più che attestarsi sulle rotte già percorse dall'armamento libero, la Finmare avrà così la possibilità di assolvere a quelle finalità cui deve essere ispirata l'azione di un ente pubblico. In conclusione io credo nella utilità della funzione di queste società e ho fiducia nel loro riassetto.

Devo però aggiungere che, in tema di riassetto, divergo profondamente dalla impostazione e dalle conclusioni cui arriva la commissione di studio nominata dal Comitato interministeriale per la ricostruzione. Ciò perché il riassetto per me non significa solo abbandono od apertura di nuove linee, ma soprattutto risanamento di tutto il settore. In questo senso mi rimetto alla mia relazione per tutte quelle proposte che mi sono permesso di suggerire, e che sono certo il ministro vorrà vagliare.

L'onorevole Ducci non ha fede negli uomini, e questa sua dichiarazione lo classifica un buon cristiano. Me ne compiaccio, onorevole Ducci! Però anche gli uomini contano nella determinazione dei fatti umani: l'azienda è un complesso di persone prima che di beni. E poi, per una serena impostazione del problema, non dobbiamo mai dimenticare che abbiamo ereditato le aziende Finmare dal fascismo, e che, purtroppo, l'organizzazione attuale di queste società è ancora improntata a quelle disgraziatissime leggi che tanto tormento agli uomini di Governo e soprattutto tanti guai hanno procurato al nostro Tesoro. Dobbiamo modificare le leggi e pretendere che gli uomini si uniformino alle nuove esigenze. E come il metodo democratico si differenzia dal metodo dittatoriale, così l'amministrazione di enti pubblici gestiti in un regime democratico deve profondamente divergere per rettitudine, per serietà, per correttezza amministrativa, per sano impiego del pubblico denaro da quelli che potevano essere i criteri a cui questi enti pubblici si ispiravano in pas-

sato. È questo il banco di prova su cui speriamo che si cimentino i dirigenti delle società di preminente interesse nazionale, dai quali (pur non misconoscendo le immani difficoltà di fronte a cui si sono trovati e si trovano attualmente) dobbiamo pretendere, e la loro competenza e passione lascia ben sperare, il massimo impegno possibile perché anche questo settore sia riportato sotto tutti i punti di vista in linea con quello che è lo sviluppo del piano Vanoni.

Vorrei infine accennare, se pur fugacemente, ad un tema che è stato qui molto appassionatamente discusso, sia dall'onorevole Dominè sia dall'onorevole Lucifredi, e che veramente merita tutta la nostra attenzione. Trattasi del coordinamento tra i servizi marittimi e quelli aerei. Credo di essere stato abbastanza esplicito nella mia relazione, allorquando usando una espressione abbastanza forte, parlai (a proposito di questa impossibilità di coordinare identici settori in una unica organizzazione amministrativa) di « nazionalismo di ministero »: il quale tenacemente e con una caparbia degna di miglior causa ci contrasta e ci impedisce di arrivare a quelle riforme amministrative le quali sono anche le più economiche, e che quindi risparmierebbero certamente al nostro bilancio le gravissime perdite che molto spesso tali settori, così distinti e divisi, procurano allo Stato.

A questo riguardo vorrei formulare un solo augurio (e penso che la Camera consentirà con me): che l'ordine del giorno Dominè (col quale si propone l'unificazione amministrativa del settore marittimo e dell'aviazione civile) non faccia la fine di quell'altro ordine del giorno proposto dall'onorevole Angelini sin dal 1948, e reiteratamente sostenuto anche dal nostro presidente onorevole Jervolino, dove si prospettava come esigenza inderogabile l'accentramento nel Ministero dei trasporti di tutte le competenze riguardanti non solo l'esercizio ma la costruzione della strada e della rotaia. Mi auguro che miglior sorte abbia quest'ordine del giorno, perché, se così non fosse, bisognerebbe proprio pensare che il Parlamento è affetto da un complesso di inferiorità e non sa, con tutta la buona volontà possibile, portare a termine i problemi più importanti e, direi, essenziali per la vita economica del nostro paese.

Ho finito. Credo di non essere stato molto lungo e di essere stato anche coerente con gli impegni che avevo preso in precedenza.

L'onorevole Colitto mi ha fatto osservare che io, pur essendo pedemontano, non ho potuto resistere a quel « mal di mare affettivo »

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

da cui sono presi tutti coloro che si dedicano allo studio dei trasporti marittimi. Io lo ringrazio per avermi dato la possibilità di fare una dichiarazione di fede in questo senso. Noi che il mare lo contempliamo solo dall'alto delle nostre montagne, abbiamo tuttavia la coscienza della grande importanza che può avere una efficiente politica marinara. E siamo convinti come vivificando e potenziando la economia marinara non si vivifichi e potenzi soltanto un settore dell'economia del paese, ma, invece, si tonifichi tutta la struttura nostra economica.

Diamo perciò volentieri lode per quel che ha fatto al ministro, sicuro interprete delle esigenze del nostro paese. Ma aggiungiamo subito che la sua attività passata e presente, esplicita in condizioni tanto difficili e tanto delicate, è per noi la migliore garanzia del suo futuro operare.

Con questa lode e questo incoraggiamento io chiedo ai colleghi di volere approvare il bilancio. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

CASSIANI, Ministro della marina mercantile. Onorevoli colleghi, a breve distanza dalla mia ampia esposizione al Senato, avrei poco da aggiungere al quadro generale delle attività marinare. Tuttavia, l'elevato dibattito di questa Assemblea e il fatto che la situazione ha subito una rapida evoluzione a causa di fatti contingenti rendono opportuno trattarne a completamento di quanto ho esposto davanti all'altro ramo del Parlamento.

Si è giunti ormai alla decisione di massima delle autorità americane di consentire il ritiro di alcune decine di navi della flotta di riserva e i fatti contingenti cui accenno sono principalmente dovuti alla carenza dei raccolti cerealicoli dell'Europa occidentale, specialmente della Francia, che si è venuta ad aggiungere ad una precedente ed anch'essa inprevista richiesta di cereali da parte dei paesi del blocco orientale, che di regola sono esportatori e non importatori. Tutto questo sembra in funzione dell'andamento climatologico del decorso inverno eccezionalmente avverso. Nello stesso tempo lo sviluppo dell'economia mondiale, soprattutto in rapporto all'industria siderurgica, ha mantenuto ad altissimo livello la domanda delle navi, tanto da portare il livello dei noli — che fra l'autunno e la primavera si era praticamente stabilizzato — ad ulteriori progressi, accentuatissimi nel biennio ultimo.

Oggi è comunemente accettato il concetto che l'attuale livello è doppio di quello del luglio 1954, ossia della vigilia della nuova fase favorevole del mercato, che tuttora continua. Nonostante l'accresciuta produzione dei cantieri, che per la verità non riesce a superare di molto i limiti massimi finora conseguiti a causa del sovraccarico degli impianti, e nonostante il ritiro dal disarmo di tutte le unità disponibili, nonché il rallentamento delle demolizioni del naviglio in efficienza, si sono diffuse negli ultimi tempi delle gravi preoccupazioni circa la possibilità di una vera e propria crisi del naviglio, nel senso di deficienza dei mezzi di trasporto per alcuni rifornimenti che possiamo ritenere indispensabili.

Tuttavia, da un esame obiettivo della situazione, condotto dai funzionari del Ministero della marina mercantile, sarebbe da escludere per il momento il delinearsi di un periodo acuto della carenza di tonnellaggio. Le speranze, anzi, sono che fra qualche mese dovrebbe esservi una certa distensione, mentre le previsioni a lungo termine lasciano ritenere ancora un notevole periodo di mantenimento della domanda di naviglio a livello molto sostenuto.

Ritengo pertanto utile e necessario che la situazione venga seguita con particolare cura e il Ministero della marina non mancherà di offrire la sua collaborazione per la soluzione delle eventuali difficoltà che altre amministrazioni possano sperimentare per assicurare i propri rifornimenti.

In complesso, la situazione italiana può considerarsi pienamente soddisfacente, perchè la disponibilità del naviglio cresce ormai con un ritmo che possiamo dire abbastanza incoraggiante. Nel primo trimestre dell'anno in corso l'aumento del tonnellaggio è stato superiore a quello dell'intero anno 1955. Le consegne di nuove navi si vanno intensificando ed anche l'acquisizione del naviglio di seconda mano si mantiene abbastanza elevata. La consistenza complessiva della nostra flotta mercantile, che al 1° aprile scorso superava i 4 milioni e 300 mila tonnellate di stazza lorda, probabilmente alla fine del primo trimestre si avvicinerà ai 4 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda, ossia a circa un milione di tonnellate in più di quanto ne possedevamo nel 1939.

Grazie a tale miglioramento, è sperabile che il saldo attivo dei noli marittimi ricominci a salire, dato che nello scorso anno, contrariamente alle prime valutazioni, siamo riusciti a mantenerlo soltanto nella quasi identica misura del 1954, cioè in 34 miliardi circa.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

Infatti, nella recente accurata relazione del governatore della Banca d'Italia, come gli onorevoli colleghi sanno, è chiaramente dimostrato che nello scorso anno l'accresciuta disponibilità media di circa 300 mila tonnellate di navi in esercizio è valsa a compensare quasi esattamente i tre oneri sopravvenuti, e cioè: il maggior onere derivante dallo spostamento delle fonti di approvvigionamento del carbon fossile dal nord Europa al nord Atlantico; il maggior volume dell'importazione in genere; il livello medio dei noli, superiore del 43 per cento a quello del 1954.

Le necessità di un aumento del tonnellaggio della marina mercantile sono rese ancor più evidenti dalla chiara tendenza all'incremento delle importazioni di materie prime, in armonia soprattutto dei preventivi ampliamenti di potenzialità dei nostri impianti siderurgici, come dicevo all'inizio.

Come è stato rilevato, il consumo *pro capite* di prodotti siderurgici in Italia è fra i più bassi del mondo e, quindi, naturalmente (e ce lo auguriamo) suscettibile di notevole espansione. Questa sola possibilità creerà di per se stessa le ragioni di una maggiore domanda dell'ordine di qualche milione di tonnellate in più di quello che l'accresciuto benessere economico stia già chiedendo normalmente ai mercati esteri che ci approvvigionano. Siamo perciò in un periodo di evoluzione piuttosto rapida che si rifletterà non solo in un aumento della consistenza della nostra flotta ma anche in un più consistente traffico portuale. Per fortuna il processo di rinnovamento e di potenziamento delle attrezzature dei porti italiani ha compiuto tale progresso da offrire pieno affidamento anche per gli sviluppi futuri. Si intende che questa mia affermazione ha un significato, come dicevo, di carattere generale, con le sue numerose eccezioni laddove si richiedano perfezionamenti o miglioramenti. Ma il fatto che il volume delle merci imbarcate o sbarcate abbia raggiunto nel 1955 un incremento pari nientemeno che al 50 per cento in più rispetto al 1939, senza che si siano verificati inconvenienti di sorta, dimostra a quale grado di efficienza siano pervenuti evidentemente i nostri impianti portuali.

Si obietterà che l'incremento del movimento commerciale dei nostri porti è dovuto principalmente al moltiplicarsi dei traffici petroliferi. Ma posso assicurare che anche per le merci secche l'incremento rispetto all'anteguerra è stato di circa il 30 per cento in più, dopo essersi mantenuto, fino a pochi anni or sono, a livelli inferiori a quelli prebellici.

Mi pare, dunque, che, senza ombra di esagerazione e senza usare parole grosse che sarebbero evidentemente fuori luogo in una relazione come la mia, si possa affermare che l'ascesa dei traffici marittimi nel nostro paese è veramente senza soste. Noi ci auguriamo che questi traffici possano trovare presto il loro coordinamento in un unico centro motore insieme alla navigazione aerea, come auspicato dal relatore e da altri colleghi. Ho seguito con interesse i colleghi che, nel Senato e nella Camera dei deputati, hanno espresso la loro fiducia in una configurazione unitaria della navigazione aerea e di quella marittima: è una configurazione che si ispira anche al pensiero dei più recenti ed autorevoli studiosi della materia, tra i quali l'onorevole Dominedò di cui ho letto un trattato, di recente pubblicazione, sulla marina mercantile.

I cultori del diritto della navigazione, di fatto, tengono a sostenere che la materia è ormai fuori dell'ambito tradizionale del diritto marittimo, comprendendo tutti i rapporti inerenti al comune fatto della navigazione. Ma comunque, più che in elementi di carattere giuridico, l'esigenza di unificare in un solo ministero la marina mercantile e l'aviazione civile mi pare potrebbe trovare la sua giustificazione soprattutto su considerazioni di carattere economico.

Accolgo pertanto con soddisfazione l'autorevole intervento in questa materia del relatore Bima, il cui voto è stato espresso anche in un ordine del giorno dell'onorevole Dominedò; e lo considero come un voto della Camera, nella speranza di una adeguata soluzione del problema. Si tratterebbe di rinnovare la struttura del Ministero della marina mercantile. Ad essa si riconnette anche il decentramento amministrativo dei servizi, già in parte attuato e la cui paternità spetta alla nobile fatica del collega Lucifredi, che se ne è occupato anche nel discorso pronunciato stamane.

Da questi accenni al quadro generale delle attività marittime, passiamo ora all'esame dei singoli problemi della amministrazione.

Il primo posto mi pare sia tenuto da quello delle costruzioni navali, che è senz'altro il più scottante.

La relazione del collega Bima è un pregevole documento perchè è caratterizzata dalla chiarezza con la quale egli affronta i problemi delle costruzioni navali e dal tono polemico con il quale affronta il problema delle linee sovvenzionate.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

Sulle costruzioni navali ebbe già ad illustrare al Senato gli scopi del disegno di legge da me promosso e che, approvato dal Consiglio dei ministri il 29 maggio scorso, è stato presentato al Parlamento l'8 maggio con procedimento di urgenza.

Non vi ripeterò quanto esposi al Senato nel corso della mia ampia relazione sul bilancio del Ministero della marina mercantile. Dirò soltanto che questa nuova legge si è resa necessaria per integrare nella parte finanziaria quella, così provvida, sulle costruzioni navali che porta la data del 1954: una legge che precisava i finanziamenti per il suo primo anno di applicazione, ma rimandava la determinazione dei successivi alle relative leggi di approvazione degli stati di previsione, introducendo il principio di commisurare l'onere di bilancio all'entità della commesse annualmente reperite.

Questa innovazione, nel pensiero del legislatore, avrebbe dovuto servire soprattutto quale efficace stimolo a un maggior carico di lavoro la cui consistenza comunque si riteneva non avrebbe raggiunto la piena capacità produttiva annua della nostra industria siderurgica.

La legge in parola, come è noto, venne elaborata e varata in una atmosfera di diffuso pessimismo. Per quanto sia storia assai recente, può essere utile ricordare che l'apposita commissione di esperti e tecnici qualificati incaricata di studiare il complesso e grave problema dei cantieri nazionali, a conclusione di approfondite sue indagini, ebbe a concludere che per assicurare ai nostri cantieri un ritmo di lavoro economicamente sano sarebbe stato necessario un carico medio annuo di 200 mila tonnellate di stazza lorda, e il raggiungimento di una tale meta venne considerato già come un risultato notevole. In un clima di così scarsa fiducia, quando la legge venne in discussione presso l'VIII Commissione della Camera, alcuni onorevoli colleghi ritennero opportuno aggiungere altri incentivi a quelli già previsti per stimolare gli sforzi dei cantieri per conseguire una maggiore acquisizione di forniture.

Ciò portò alla modifica, in sede parlamentare, del testo dell'articolo 24, con l'introduzione del principio di commisurare l'onere a carico del bilancio dello Stato alla qualità delle commesse acquisite dai cantieri.

La nuova legge, invece, fin dalla sua prima applicazione, anche per la sfavorevole congiuntura di mercato, superò, dirò così, ogni più ottimistica previsione, assicurando ai cantieri una mole crescente di commesse. Da ciò,

per numerose ammissioni concesse, deriverebbe conseguentemente un notevole impegno finanziario, impegno che nel primo periodo di applicazione della legge era rimasto pressoché ignorato, fino cioè al momento in cui col progredire degli stati di avanzamento dei lavori venivano a maturazione i pagamenti delle prime rate dei contributi spettanti ai beneficiari. In tal guisa, nei primi due anni dall'entrata in vigore della legge, gli impegni di cassa per i pagamenti correnti avevano potuto trovare tranquillamente copertura negli stanziamenti erogati, nell'ammontare cioè di soli 5 miliardi all'atto dell'emanazione della legge e di una eguale somma per l'esercizio finanziario 1955-56.

Più tardi, però, in relazione all'incalzante sviluppo dei lavori e alle conseguenti maggiori esigenze di disponibilità finanziarie per far fronte al progressivo ritmo dei pagamenti nel frattempo maturati, veniva a determinarsi la necessità di maggiori nuovi stanziamenti onde ovviare alle esigenze degli impegni assunti.

Lo squilibrio verificatosi fra gli stanziamenti erogati e gli oneri derivanti dagli impegni assunti per le decretate ammissioni alle provvidenze di legge, veniva ad assumere, a partire dalla seconda metà dello scorso anno, ben più vaste proporzioni per effetto di un ulteriore maggior flusso di nuove ordinazioni acquisite dai cantieri in relazione alla sopraggiunta favorevole situazione di mercato che aveva dato il via anche in campo internazionale ad una improvvisa ed impreveduta espansione nel ritmo delle commesse navali.

Basti accennare che nel breve periodo di un mese, (dalla fine di luglio alla fine di agosto del 1955) le nuove domande di ammissione per quelle commesse raggiungevano le 800 mila tonnellate, oltre, ben si intende, alle 830 mila tonnellate di ammissioni già fatte nel primo periodo di applicazione della legge.

Si presentava pertanto, in tutta la sua urgenza, il problema del finanziamento della legge emanata nel 1954. Perché si è creduto di risolvere questo problema con un disegno di legge che autorizza la spesa per un importo di 74 miliardi e 750 milioni ripartiti in quote annuali nel corso di dieci esercizi?

A questo interrogativo ha risposto molto esplicitamente la relazione Buma, sorretta poi dal consenso unanime dei vari settori della Camera. Da parte mia devo confermare che gli organi di controllo non avevano voluto dar corso al pagamento dei contributi a favore dei beneficiari con questa motivazione: la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

manca, nella legge 1954, di autorizzazioni di spesa definitiva, sia nel complesso, sia nella relativa ripartizione in più esercizi, con conseguente impossibilità di procedere ad ammissioni di formali atti di impegno per le singole unità ammesse ai benefici, così come è richiesto dalle vigenti norme della legge sulla contabilità generale dello Stato.

Senza dire parole di commento alla appassionata polemica dell'onorevole Ducci, della quale mi rendo conto senza poterla condividere, dirò che sulla legittimità del rinvio degli organi di controllo, a mio giudizio, non può esservi dubbio, come ieri ha giustamente rilevato l'onorevole Lucifredi.

Tenendo conto della situazione così chiaramente esposta dal relatore, è facile rilevare che allo scopo di non mettere un freno al favorevole corso conseguito dalla legge nel suo primo periodo di applicazione, non vi era altra via se non quella di dare alla legge stessa un più concreto contributo finanziario mediante l'erogazione di uno stanziamento globale ben definito, atto a costituire una tranquillante copertura degli oneri assunti dallo Stato.

Ciò avrebbe consentito di assumere ulteriori impegni nella certezza che non sarebbe mancato l'appoggio finanziario dello Stato, nei limiti di spesa determinati. Col disegno di legge in parola si autorizza la spesa — come ho detto prima — di 74 miliardi e 750 milioni per il pagamento dei soli contributi previsti dai titoli secondo e terzo della legge, con esclusione del rimborso degli oneri doganali e fiscali del titolo primo che fanno carico al bilancio del Ministero delle finanze.

È stato affermato che i 75 miliardi circa stanziati non sarebbero sufficienti a garantire la copertura degli oneri inerenti alle costruzioni già ammesse e da ammettere. È stato detto che soltanto per far fronte agli oneri relativi alle commesse già acquisite dai cantieri occorrono complessivamente almeno 93 miliardi, somma superiore di ben 18 miliardi a quella stanziata col disegno di legge in esame.

Si tratta di informazioni che sono fondate su calcoli errati o su inesatti elementi di giudizio.

Sta di fatto che per il naviglio già ammesso — ammontante, come ho già accennato, a 830 mila tonnellate e non già a 917 mila, come erroneamente indicato da notizie di stampa — l'onere dei contributi da erogare può calcolarsi in complessivi 41 miliardi, ivi compresa la parte di contributi di interesse, da valutare in 4 miliardi, il pagamento dei quali andrà a

scadere oltre il 30 giugno 1959. Tale tonnellaggio potrà essere ultimato mediamente fra tre anni, e cioè entro il 30 giugno 1959, come può facilmente desumersi dall'attuale carico di lavoro dei cantieri nazionali.

Non è esatta pertanto l'affermazione che le forniture di naviglio in corso possano essere ultimate entro uno o due anni. Se si tiene perciò conto che le quote di utilizzazione annuale di spesa previste dal disegno di legge in corso di esame comportano uno stanziamento fino al 30 giugno 1959 di complessivi 39 miliardi e 750 milioni, si può fondatamente ritenere che con tali somme potranno essere interamente soddisfatti i pagamenti maturati per le ammissioni già concesse, compresi anche i contributi relativi ai lavori di riparazione.

In tali condizioni le ammissioni di nuovo tonnellaggio in relazione alle attuali favorevoli congiunture di mercato, si riferiscono ovviamente al lavoro che potrà essere iniziato in media, a partire dall'esercizio 1957-58. Ciò vale a chiarire che tali nuove commesse che i cantieri nazionali potranno acquisire, con evidente utilità per l'occupazione delle maestranze, non hanno carattere contingente immediato, ma dovranno servire a costituire una proficua riserva per equilibrare e armonizzare il flusso di lavoro dei cantieri per l'avvenire.

Le nuove domande affluite all'amministrazione e in atto tenute sospese, in attesa della approvazione del nuovo disegno di legge, raggiungono in complesso 800 mila tonnellate all'incirca di nuovo naviglio, che dovrà ripartirsi in tre esercizi, a partire da quello 1957-58, mentre i relativi pagamenti dovranno incidere sugli esercizi 1959-60, 1960-61, 1961-62, per una spesa complessiva di 24 miliardi circa.

Ora, nella fondata previsione che il periodo di favorevole congiuntura potrà continuare anche per gli anni avvenire, si potrà contare su un ulteriore carico di lavoro di almeno oltre 300 mila tonnellate di nuovo naviglio, ossia un carico di lavoro sufficiente per assicurare ai cantieri, per un lungo periodo, un'attività piena e duratura.

Si può pertanto affermare con assoluta tranquillità che gli stanziamenti globali previsti consentono di soddisfare le richieste dei cantieri. Sono d'accordo con l'onorevole Ducci nel ritenere che si tratta di calcoli a carattere soltanto preventivo, così che le eventuali nuove e impreviste esigenze dovranno a suo tempo essere esaminate e vagliate, al fine di evitare la discontinuità di lavoro nei cantieri, mediante erogazione di ulteriori fondi.

Mi pare non privo di significato il fatto che il mio pensiero a questo riguardo coincida

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

perfettamente con il pensiero dell'onorevole Ducci, del quale non ignoro la specifica competenza e il contributo dato alla formulazione dell'articolo 24 della legge del 1954.

Le mie previsioni mi pare che abbiano servito a dissipare ogni incertezza e a dare ai cantieri quella fiducia nell'avvenire che è condizione indispensabile per un lavoro equilibrato, poichè assicura alle maestranze stabile occupazione. Mi sembra pertanto che siano ingiustificate le critiche che sono state recentemente sollevate. Non esito al riguardo ad affermare che, a parte l'inderogabile necessità di integrare dal punto di vista tecnico-amministrativo l'articolo 24 della legge 1954 nel suo primitivo testo, ho tranquilla coscienza di non aver alterato, con la soluzione proposta, gli impegni assunti dal Governo in favore dell'industria cantieristica, in quanto le premesse su cui la legge si era fondata sono rimaste del tutto immutate e le modifiche in corso configurano gli aspetti finanziari della legge stessa: esse valgono così ad integrarne la portata e a rendere in pratica, come dicevo poco fa, più agevole la erogazione di contributi che in quella legge sono previsti.

Guardando, comunque, il problema da un punto di vista più ampio si può affermare che la massa di ordinazioni affluenti ai cantieri navali mondiali è ormai dell'ordine di 20 milioni di tonnellate lorde, così che tutti i cantieri del mondo avranno lavoro continuativo per almeno 4 anni. Salvo che non sopravvengano fatti imprevedibili, deve ritenersi, dunque, che l'afflusso delle ordinazioni non presenterà per un po' di tempo dannosi, improvvisi arresti. D'altra parte, occorre considerare che i prezzi sono in aumento dappertutto, e nella ricerca della data di consegna più prossima della nave non è il puro costo di costruzione l'elemento determinante della commessa, bensì è la possibilità di un reddito sollecitamente conseguibile che influenza il prezzo della fornitura e conseguentemente della commessa. Ora alcuni cantieri italiani possono considerarsi in posizione di vantaggio perchè hanno ogni possibilità di assumere impegni a date relativamente anticipate rispetto a quelle di molti cantieri esteri concorrenti. In una tale situazione essi possono, mi pare, fondatamente sperare di reperire nuove commesse avvantaggiandosi delle favorevoli condizioni del mercato in aggiunta al complesso dei contributi di legge. In un momento di mercato come l'attuale bisogna, in definitiva, contare su una reciproca collaborazione: da una parte l'aiuto dello Stato con le erogazioni dei contributi, dall'altra la coraggiosa e sana

iniziativa dei cantieri per un definitivo risanamento dell'industria navale. Non posso, pertanto, che compiacermi delle notizie diffuse in queste ultime settimane circa le numerose trattative in corso per i nostri cantieri per l'acquisizione di nuove forniture. Ciò significa che la nostra industria si va mettendo su di un piano operativo, e non resta che augurare che essa perseveri su tale nuova strada con crescente ed alacre spirito di iniziativa.

Onorevoli colleghi, consentitemi, a questo punto, di dire che ho la coscienza di avere modestamente servito la causa dell'armamento con il mio disegno di legge. Per questa coscienza del dovere compiuto, mi sia consentito di dire che io confidavo nel riconoscimento della Camera, sicchè non hanno destato in me sorpresa il pensiero espresso in proposito dal valoroso relatore, onorevole Bima, e quello espresso da colleghi di vari settori della Camera: gli onorevoli Dominedò, Ducci, Lucifredi, Jacoponi. A tutti io desidero esprimere la mia riconoscenza per quello che hanno detto e più ancora per la fervida collaborazione che essi si apprestano a darmi.

Agli onorevoli Dominedò e Ducci, che si sono occupati del credito navale, dirò che i finanziamenti a favore dell'industria navale in base alle disposizioni vigenti, vanno assentiti dall'Istituto mobiliare (I.M.I.), in quanto con la legge 21 maggio 1940 si trasferirono al predetto ente tutte le attribuzioni già spettanti al disciolto Istituto del credito navale. E la dizione esatta dell'articolo 10 della legge — laddove si parla di « istituti ed enti di diritto pubblico esercenti il credito navale » — va intesa obiettivamente, nel senso che la garanzia dello Stato è concessa in base alla legislazione vigente all'I.M.I. ed eventualmente agli altri istituti che nel corso di validità della legge venissero autorizzati all'esercizio del credito navale. Comunque, la questione relativa all'eventuale estensione dell'esercizio del credito navale ad altri istituti, come i colleghi sanno, rientra nella specifica competenza del Ministero del tesoro, anche perchè ciò involgerebbe la complessa organizzazione nonchè il funzionamento e le finalità degli istituti bancari nazionali. Si può affermare, per altro, che l'Istituto mobiliare italiano ha sinora corrisposto compiutamente alle esigenze dello armamento nel far luogo all'erogazione di finanziamenti, richiedendo naturalmente le dovute garanzie a tutela dei crediti concessi sui fondi finanziari di propria pertinenza.

Circa, infine, l'onerosità del finanziamento, si può affermare che il tasso di interesse applicato in Italia non è superiore ai tassi vigenti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

in molti altri paesi marittimi, se si tiene conto che ai committenti nazionali è corrisposto, in base all'articolo 14 della legge, un contributo in interesse nella misura dell'1,50 annuo sul costo della nave. Ora se si considera che tale contributo deve essere commisurato all'intero prezzo della costruzione, appare chiaro che lo sgravio sul tasso di interesse che ne deriva è del 3 per cento, in quanto i finanziamenti non possono superare il 50 per cento del prezzo della fornitura. Con lo sgravio del 3 per cento il tasso di interesse richiesto per i finanziamenti concessi al nostro armamento si riduce al 5,50 per cento circa, in misura cioè non superiore ai tassi vigenti in molti altri paesi marittimi.

È da rilevare in proposito che per la quasi totalità delle navi costruite o in corso di costruzione per conto di nazionali sono stati concessi finanziamenti di cui si tratta sia in moneta nazionale sia in valuta estera (franchi svizzeri).

L'onorevole Ducci si è intrattenuto anche sull'acquisto all'asta di navi di seconda mano. Preciso che mi sono deliberatamente occupato della materia perchè mi erano pervenuti da una parte lamenti e dall'altra insistenze in senso inverso. Mi sono convinto che l'acquisto di navi estere ha costituito e costituisce per il nostro paese una fonte importante di potenziamento della marina mercantile, della quale gli organi di Governo non possono non tenere conto e che devono anzi incoraggiare e proteggere con agevolazioni atte a neutralizzare la concorrenza estera sul mercato interno.

Al mercato delle navi di seconda mano chi si rivolge normalmente? Evidentemente si rivolgono i piccoli armatori, quelli che non potrebbero assolutamente acquistare se non navi usate, coloro i quali non posseggono i capitali necessari per costruire navi nuove e che a volte costituiscono a questo fine piccole società a carattere familiare, che sono, sotto certi aspetti, forse le più moralmente sane, a volte cooperativistiche, raccogliendo le carature fra parenti, amici, tante volte fra gli stessi marittimi.

Spesso questi piccoli armatori, attraverso gestioni accorte, riescono ad ampliare la loro attività, a costituirsi le disponibilità finanziarie necessarie a realizzare quello che è il loro sogno: costruirsi una nave nuova, dopo aver acquistato ed usato la nave vecchia. Ma finchè questa nave di piccoli armatori è solo una nave di seconda mano acquistata nel momento e sul mercato più favorevoli, nave quindi di immediata disponibilità e tempestivamente impiegabile in questo

o in quel settore, essa costituirà il loro mezzo di lavoro e di produzione a basso costo iniziale e di minore spesa di esercizio. Ed è bene tener presente che i settori di impiego di una nave usata sono diversi da quelli di una nave nuova. La prima trova il suo logico impiego in quei settori dove i bassi redditi sono sostenibili con modeste spese di esercizio e basso quote di ammortamento della nave, settori nei quali l'impiego di navi nuove, moderne, veloci, con elevate quote di ammortamento, sarebbe evidentemente antieconomico. Per tale ragione si ritiene opportuno tenere nel massimo conto gli acquisti di navi estere di seconda mano — anche come importante ausilio alla ricostruzione della nostra flotta — e incoraggiarli con adeguata riduzione degli oneri fiscali gravanti sugli acquisti stessi. Al riguardo non sembra inopportuno insistere sulla proposta riduzione dell'imposta generale sull'entrata, tenendo conto del fatto che su tali acquisti grava già la tassa di registro con addizionale e diritti amministrativi.

Circa l'accenno dell'onorevole Ducci all'avanzata età delle navi di cui è stato consentito l'acquisto, ritengo opportuno precisare che le navi acquistate all'estero nello scorso anno 1955 sono così suddivise: 2 da 36 a 38 anni, 4 da 31 a 34 anni, 14 da 21 a 30 anni, 7 da 13 a 20 anni, 7 da 8 a 11 anni. Ad ogni modo, posso assicurare l'onorevole Ducci che da parte dell'amministrazione si sono adottati di volta in volta gli opportuni, necessari, e in questo caso, doverosi accorgimenti affinché l'acquisto di naviglio usato sia limitato a quelle unità che per caratteristiche tecniche, per assetto generale siano in grado di essere proficuamente utilizzate in un determinato settore del traffico. Evidentemente è più che altro — a mio giudizio — un problema di controllo, vigile e responsabile.

A proposito delle costruzioni navali l'onorevole Colitto si è occupato delle navi di piccolo tonnello. Posso rispondere all'onorevole Colitto che il Ministero, dopo avere esaminato in profondità la questione e valutate le circostanze che rendevano dubbia l'interpretazione delle vigenti disposizioni di legge, ha recentemente emanato precise istruzioni alle autorità marittime dipendenti nel senso che le dichiarazioni di costruzione di navi in proprio, alle quali normalmente fanno ricorso i costruttori di piccole navi riservandosi di trasferirne la proprietà a costruzione avvenuta, non dovranno essere sottoposte alla registrazione presso l'ufficio del registro ed al pagamento dei relativi diritti e tasse, non avendo tale dichiarazione natura di titolo costitutivo

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

della proprietà, ma perseguendo unicamente fini amministrativi di controllo sulle costruzioni.

Passo ora a trattare l'argomento che l'onorevole Bima ha svolto con vivace polemica: le linee di preminente interesse nazionale. Poichè le osservazioni dell'onorevole Bima sull'è società di navigazione sovvenzionate sembrano investire essenzialmente quella che potremmo chiamare addirittura una questione di principio, cioè se sia o non giustificato il sacrificio economico dello Stato, è opportuno qualche breve cenno che valga a porre il problema in quella che a me pare la sua giusta luce.

Certo la necessità di concedere sovvenzioni per assicurare determinati servizi marittimi non è un sistema nuovo, inventato da noi. Già all'epoca del regno di Sardegna la compagnia « Rubattino » fruiva di benefici del genere. È ben noto che in tutti i maggiori paesi marittimi del mondo i servizi di linea sono assistiti da una salda, continua, ininterrotta politica armatoriale, che va dalla completa nazionalizzazione ad interventi più o meno notevoli. È questione di maniera, di sistema, ma rimane saldo in tutti i paesi del mondo il principio di un intervento dello Stato. Tanto per citare gli esempi di maggiore risonanza, ricorderò la Francia, con il suo vasto complesso di linee praticamente gestite dallo Stato; gli Stati Uniti, con la loro organica legislazione che prevede la concessione in via ordinaria di sussidi ai servizi di linea, e quasi tutti gli altri paesi, compresa la Gran Bretagna, la quale interviene — sia pure attraverso accorte misure di protezione — su tutti i settori del traffico, nessuno escluso.

La verità quale è? La verità è che in effetti la sovvenzione trova una sua indiscutibile ragion d'essere nella stessa realtà dei traffici marittimi e della economia di molti paesi, soprattutto dell'Italia, come hanno riconosciuto gli onorevoli Ducci e Lucifredi nei loro ampi quanto lucidi interventi. Dirò che alcuni collegamenti marittimi, sia nazionali che internazionali — e lo hanno riconosciuto alcuni colleghi nella vasta discussione svoltasi su questo bilancio — sono di tale preminente interesse per lo Stato che questo deve assicurare l'esercizio anche in condizioni antieconomiche.

SEMERARO SANTO. Ma non gli utili!

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Mi segua, onorevole Semeraro, e vedrà che rimarrà soddisfatto delle dichiarazioni che sto per fare.

Il fenomeno, se circoscritto alla sola gestione aziendale, può anche richiamare alla

mente in alcuni casi l'immagine dei rami secchi: ma se lo si inquadra nel complesso dell'economia nazionale e se vengono tenute presenti tutte le benefiche ripercussioni determinate in vastissimi settori, da quello valutario a quelli industriale, commerciale, sociale, ci si accorge che anche tali rami, forse secchi in apparenza, hanno una propria insopprimibile funzione, talché il reciderli provocherebbe certamente l'inaridimento di altri complessi economici, con danni ben più gravi, per la collettività e per lo Stato, dell'onere oggi sostenuto allo scopo di mantenerli in vita.

Discorrerò della questione con moltissima serenità, come i colleghi avranno modo di constatare se mi seguiranno fino alla fine. Ma anche scindendo, come ha fatto l'onorevole relatore, il problema dei servizi sovvenzionati internazionali (« Italia », « Adriatica », « Lloyd Triestino ») da quello dei servizi interni (« Tirrenia »), la denominazione di preminente interesse nazionale ad essi data mi pare che giustifichi in linea di principio l'onere sostenuto dallo Stato.

È ben nota la situazione economico-industriale del nostro paese che deve largamente ricorrere all'importazione di materie prime e deve necessariamente bilanciare i relativi esborsi di valuta con adeguate esportazioni di prodotti lavorati e di servizi. Ora, se noi non assicurassimo una efficiente e regolare rete di servizi marittimi verso i principali mercati di sbocco delle nostre esportazioni avremmo che queste finirebbero per risentire evidentemente della discontinuità o anche dell'assenza di servizi liberi, e soprattutto finirebbero per trovarsi alla mercé dei servizi di linee estere, dietro i quali si celano anche decisi interessi di industrie concorrenti straniere, come del resto è stato per altra via e trattando altri argomenti rilevato da alcuni colleghi della Camera.

Sono evidenti i motivi per i quali l'armamento libero non può sostituirsi a quello sovvenzionato, pur essendo davvero encomiabile il suo spirito di iniziativa, come ho più volte avuto occasione di rilevare e come ho detto, con convinzione profonda, davanti all'altro ramo del Parlamento.

Cito uno degli aspetti della situazione, quello dovuto alla posizione geografica dell'Italia, per cui l'armamento estero concorrente viene a trovarsi nei nostri traffici in posizione di vantaggio su quello nazionale. L'Italia è situata, infatti, in un punto di passaggio rispetto alle grandi correnti di traffico fra ponente e levante. Spesso le compagnie estere che gestiscono tali lunghe linee, che attraverso

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

Suez allacciano l'oriente con l'occidente, fanno scalo nei nostri porti per completare il loro carico, e naturalmente possono praticare tariffe anche al di sotto dei costi effettivi. Tale situazione, in una nazione che come la nostra ha onestamente e completamente adempiuto gli obblighi di liberalizzazione assunti sul piano internazionale, potrebbe condurre, se non opportunamente corretta, a situazioni di predominio dell'armamento estero nei nostri porti, con evidente danno delle nostre industrie e dei nostri commerci.

D'altra parte tutti ricordano come tale situazione incominciò a delinarsi nell'immediato dopoguerra allorché la nostra flotta faceva i primi passi sulla via della ricostruzione. Non so che cosa sarebbe accaduto se lo Stato non avesse arginato il dilagarsi di tale invadenza e soprattutto non avesse riguadagnato il terreno perduto ricollocandosi in posizione di preminenza nei propri traffici; e questo — come ha opportunamente posto in rilievo l'onorevole Bima nella sua relazione — con grande beneficio valutario per il paese, che altrimenti avrebbe dovuto non solo rinunciare ad una cospicua voce attiva della propria bilancia dei pagamenti internazionali, ma avrebbe dovuto aggravare anche la parte passiva aggiungendovi tutti i noli risparmiati per le proprie importazioni che costituiscono una vera e propria importazione di servizi e quindi di lavoro, cosa assai grave per un paese come il nostro ad esuberanza di manodopera. Sta di fatto che oggi le navi delle compagnie del gruppo Finmare sono riuscite ad accaparrarsi, specie nel traffico dei passeggeri, una clientela di prim'ordine. È veramente un vanto — che fa salire più in alto certamente il prestigio della bandiera italiana nel mondo — la preferenza oggi accordata in tutti gli scali dalla più esigente clientela straniera alle nostre navi.

Ma, oltre ai quesiti esposti, altri potrebbero essere ricordati, se ancora ve ne fosse bisogno, per rafforzare il concetto della indispensabilità dei servizi sovvenzionati: basti pensare alle correnti di emigrazione che si assicurano, ai ricchi traffici di transito che si acquisiscono, condizione di vita per numerosi empori italiani, ed infine al lavoro che si consente di dare a tante vaste categorie di manodopera che vanno dai marittimi veri e propri a tutti coloro la cui attività comunque si innesta nell'espletamento dei servizi sovvenzionati.

E passiamo ora a considerare l'onere che lo Stato affronta per tali servizi. In via preliminare è da osservare che non è possibile effettuare un raffronto tra le sovvenzioni con-

cesse nell'anteguerra e quelle comunque erogate ora; non è possibile effettuare questo raffronto per dedurne che il rapporto è da 1 a 65, pur non essendo stati ripristinati al completo la rete dei servizi ed il tonnello sovvenzionato dallo Stato. Questo mi pare abbia assai giustamente e limpidamente rilevato l'onorevole Lucifredi nell'intervento di ieri sera. Se la valutazione media della lira, così come viene collocata per accertare il costo della vita, ha un valore che può approssimarsi a quel rapporto, nel caso dei costi di esercizio il discorso è ben altro: essi sono in media aumentati non meno di 85 volte rispetto all'anteguerra. Sono inoltre da tener presenti le considerevoli quote di ammortamento dovute alla completa ricostruzione della flotta sociale nel dopoguerra. Lo stanziamento richiesto sul capitolo 67 del bilancio del Ministero della marina mercantile era di lire 31 miliardi 584 milioni 180 mila lire, ma è da tener presente che esso oltre a riferirsi a vari fabbisogni annui comprende anche la somma di lire 300 miliardi, importo presunto delle sovvenzioni forfetarie che si dovrebbero corrispondere nel primo semestre 1957 alle società di preminente interesse nazionale qualora col 1° gennaio prossimo dovesse entrare in vigore il nuovo ordinamento dei servizi. Questa somma di circa 31 miliardi e mezzo non rappresenta dunque il costo annuo dei servizi marittimi sovvenzionati, che è di 23 miliardi 908 milioni 780 mila lire, di cui 4 miliardi 788 milioni e 250 mila lire a carico del bilancio del Ministero del tesoro. Dal raffronto dei costi con quelli del 1938 (lire 497 milioni e 600 mila lire per le società di preminente interesse nazionale e 29 milioni 488 mila per le società locali) si rileva che l'onere dello Stato si è dilatato di 43 volte circa per i servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale e di 81 volte circa per i servizi sovvenzionati locali.

Debbo inoltre precisare che il rapporto fra il costo dei servizi locali nel 1925 e nel 1955 non è di 1-300, perché la sovvenzione di circa lire 6 milioni 700 mila indicata nella relazione dell'onorevole Bima per il 1955 si riferisce non già ad un anno, ma ad un solo semestre, e cioè al periodo 1° gennaio-30 giugno 1926, che rappresenta il 1° semestre di gestione in deficit di detto servizio in base alla convenzione scaduta il 31 dicembre del 1953. Inoltre nel detto importo di lire 6 milioni e 700 mila non è compresa alcuna somma per i servizi del Carnaro, che successivamente, il 1° gennaio 1937, vennero affidati alle società Finmare con una sovvenzione annua di circa 13 milioni.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

Pertanto il costo dei servizi marittimi locali, esclusi quelli del Carnaro, per l'intero esercizio finanziario 1925-26 è di lire 13 milioni e 400 mila.

Tale costo, raffrontato con quello attuale di 2 miliardi e 77 milioni (sempre escluso il costo dei servizi del Carnaro), dà un rapporto di uno a 150.

Il graduale aumento dei costi dei servizi marittimi sovvenzionati verificatosi nel dopoguerra è dovuto, essenzialmente almeno, a queste cause: al cospicuo onere per ammortamenti in relazione all'entrata in servizio delle navi di nuova costruzione, onere che nel 1955 ha raggiunto l'importo complessivo di lire 7.419.200.000; agli interessi passivi dipendenti specialmente dai finanziamenti occorsi per le nuove costruzioni, nonché dalla ritardata riscossione di somme dovute dallo Stato: tali interessi passivi ammontarono complessivamente nel 1955 per le sole società di preminente interesse nazionale a lire 9.152.900.000; al continuo aumento delle paghe, accessori ed oneri previdenziali riguardanti il personale amministrativo e navigante in conseguenza dell'applicazione di numerosi accordi salariali e della nuova legge sulla previdenza marinara; al graduale aumento del costo dei combustibili; al continuo aumento della materia prima e della manodopera occorrente per la manutenzione, per la riparazione ordinaria e straordinaria delle navi; al sensibile incremento delle imposte e tasse.

Questi aumenti, alcuni di natura eccezionale (ammortamenti, interessi passivi), non hanno potuto essere bilanciati dall'aumento degli introiti, in quanto l'incremento di questi ultimi è stato limitato dalle tariffe politiche piuttosto basse, applicate per i servizi sovvenzionati di carattere indispensabile: ad esempio il collegamento con le isole. Basterebbe considerare la cifra relativa al servizio di collegamento con le isole per avere un quadro veramente indicativo di quanto io affermo in questo momento.

Malgrado ciò, nell'esercizio 1955 la gestione delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale ha portato ad una sensibile riduzione dell'onere totale dello Stato, che è disceso da circa 23 miliardi e 500 milioni nel 1954 a circa lire 21 miliardi e 550 milioni, con un miglioramento di lire 1 miliardo e 950 milioni pari a circa l'8 per cento di quella che era la cifra iniziale.

Per quanto attiene alle osservazioni mosse all'attuale ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale (legge del 1953), occorre osser-

vare che le comunicazioni tra le isole minori e tra queste e la terraferma sono state sempre considerate come servizi pubblici indispensabili, ed effettivamente erano e sono servizi pubblici indispensabili ai quali lo Stato evidentemente (è inutile al riguardo ogni illustrazione) ha l'obbligo morale giuridico di provvedere.

Di qui la necessità di disciplinare l'esercizio di quei servizi mediante concessione e non con appalto-concorso.

È noto infatti che con la concessione l'amministrazione trasferisce ad un altro soggetto l'onere dell'adempimento di un servizio di sua competenza, vale a dire sostituisce a sé nell'espletamento di un compito di carattere pubblico il terzo, il quale assume pertanto degli obblighi anche nei confronti del cittadino utente del servizio. Il concessionario, di conseguenza, si pone al posto dell'amministrazione nell'adempimento del servizio pubblico, provvedendo a quanto è necessario per il suo impianto e il suo esercizio. Nell'appalto, viceversa, esiste soltanto l'obbligo dell'appaltatore nei confronti dell'amministrazione, alla quale deve, dietro corrispettivo, una determinata prestazione.

Da tali brevi premesse risulta evidente la necessità, non solo di determinare l'oggetto della concessione, ma di precisare altresì tutte le modalità tecniche ed economiche inerenti all'organizzazione e all'esercizio dei servizi, in modo da assicurare alle popolazioni isolate la disponibilità di navi di tonnellaggio e velocità adeguate alle esigenze di ciascuna linea, avendo nel contempo particolare cura che i mezzi navali impiegati diano piena garanzia per la sicurezza della vita umana in mare e per il regolare svolgimento dei servizi necessari a togliere le popolazioni interessate dallo isolamento cui sarebbero condannate dalla posizione geografica delle isole e dallo scarso sviluppo economico delle stesse, come ieri ha messo in rilievo, con la passione che porta tutte le volte che si discute il bilancio della marina mercantile, l'onorevole Bardanzellu.

Al lume di tali concetti, vanno considerati l'istituto della revisione delle convenzioni e la disciplina dei viaggi straordinari, per i quali l'amministrazione non è tenuta alla corresponsione di particolari quote di sovvenzione.

Inoltre, è da notare che gli strumenti contrattuali, cioè le convenzioni, contengono esplicite clausole che prevedono il ridimensionamento delle concessioni stesse in relazione a nuove esigenze dei traffici.

Per quanto concerne la presenza nel collegio sindacale delle società concessionarie, di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

due rappresentanti delle amministrazioni interessate, su cinque componenti del collegio, si ritiene opportuno fare rilevare che ciò si è reso indispensabile per assicurare i controlli sulle spese del pubblico denaro più volte reclamati dai due rami del Parlamento e previsti, del resto da apposite leggi speciali.

Venendo all'organizzazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, devo far presente che le attuali convenzioni prevedono l'integrazione della sovvenzione originaria con il *quantum* necessario alla copertura del *deficit* complessivo delle società concessionarie e all'attribuzione al loro capitale azionario di un dividendo minimo del 4 per cento.

Le proposte della commissione di studio per il riordinamento dei servizi prevedono, invece, l'abolizione dell'attuale sistema di integrazione di bilancio, assegnando a ciascuna società una sovvenzione annua per l'esercizio di ogni singola linea ad essa affidata, soggetta ad un particolare sistema elastico di revisione triennale.

La revisione, in aumento o in diminuzione, della sovvenzione complessiva del triennio sarà però operante soltanto per l'importo eccedente il 2 per cento della sovvenzione stessa, la quale percentuale costituisce pertanto una franchigia fissa. Il nuovo congegno contrattuale contribuirà, perciò, a mettere gli organi amministrativi periferici delle singole società in una posizione particolarmente sensibile alla necessità di realizzare delle gestioni ispirate ad avveduti e rigorosi criteri di economia aziendale, quegli avveduti e tanto più specialmente rigorosi criteri ai quali evidentemente ha fatto non solo cenno ma ai quali si è appellato l'onorevole Bima.

La revisione sarà perciò operante, come dicevo, per il 2 per cento.

L'intervento statale nell'esercizio dei servizi marittimi a medio e grande raggio trova giustificazione nell'opportunità di assicurare, fra l'altro, la presenza della bandiera italiana sulle principali rotte internazionali, nella considerazione che le funzioni dell'armamento libero e quello sovvenzionato sono fra loro complementari e non contrastanti, come, del resto, non può non riconoscere il relatore e come mi pare sia stato riconosciuto da tutti i colleghi che si sono occupati di questa speciosa materia. Cosicché le attività disimpegnate dalle rispettive flotte tendono ad una reciproca integrazione, piuttosto che ad una vicendevole antieconomica eliminazione.

A tutti è noto inoltre che eliminare le linee di scarso traffico, nella maggior parte dei casi significa non riprenderle mai più.

Ora, questo non mi sembra argomento di scarso rilievo, poiché le bandiere concorrenti si sostituiscono a quelle che disertano. E mi pare che proprio ieri è stata detta dall'onorevole Jacoponi una parola di accorata protesta contro certi fenomeni che senza dubbio possono ritenersi allarmanti.

Di qui la necessità di conservare, attraverso la sovvenzione statale, le linee essenziali in modo non soltanto da assicurare il regolare deflusso, da o verso i paesi transoceanici, alle nostre esportazioni di merci generali pregiate, alle importazioni, ai nostri emigranti ed alla clientela di classe, ma anche allo scopo di mantenere in taluni settori di traffico la tradizione della nostra bandiera, cosicché nel periodo di ripresa possa essere favorito il vantaggioso ritorno su tali rotte all'armamento nazionale libero.

In base a tali concetti, l'amministrazione, nel promuovere il progressivo riassetto dei servizi marittimi in atto esercitati dalle quattro società del complesso Fimmare, ha provveduto alla soppressione delle cosiddette linee di esclusivo prestigio (questo è avvenuto almeno in gran parte), che rappresentavano soltanto un onere senza alcuna contropartita, lasciando inoltre all'iniziativa privata molte linee commerciali col centro America, col Mediterraneo e con l'Africa orientale, e con l'India-estremo oriente, prima rispettivamente esercitate dalle società Italia, Adriatica, Tirrenia e Lloyd Triestino.

Per quanto concerne poi l'onere complessivo di gestione previsto dalla commissione di studio per il riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale, va osservato che i calcoli sono stati effettuati sulla base dei risultati economici dei passati esercizi e che l'attuale passività di alcune linee, soprattutto da carico, va ascritta non già ad errori di valutazione circa la utilità dei servizi, sibbene alla circostanza che esse vengono esercitate con navi di vecchio tipo, a bassa velocità e ad elevato costo di esercizio, che non reggono più alla concorrenza estera, la quale dispone ormai, su quasi tutte le rotte tradizionalmente battute con successo dalla nostra bandiera, di navi commerciali moderne, ad alta velocità e ad elevato rendimento economico.

E poiché nell'ultimo esercizio si è avuta, come si è detto, una riduzione degli oneri di circa un miliardo 950 milioni, nonostante l'impostazione in bilancio di elevate quote di ammortamento per nuove costruzioni, è da sperare che con l'attuazione del riassetto che prevede una parziale riqualificazione della flotta sociale dell'intero gruppo Fimmare sul

piano tecnico, la spesa totale a carico dello Stato possa essere ragionevolmente contenuta.

Inoltre, — facendo astrazione dal disavanzo determinato dall'applicazione di prezzi politici su quasi tutte le linee tra gli scali nazionali — giova ricordare che nella formazione del *deficit* complessivo di bilancio concorrono in misura rilevante le richiamate quote per « ammortamenti ed interessi passivi », senza le quali la maggior parte delle linee presenterebbe una gestione attiva o per lo meno in pareggio.

D'altra parte, per un'adeguata valutazione globale dell'utilità dello sforzo compiuto dallo Stato nel campo dei servizi marittimi sovvenzionati, occorre considerare, ai fini dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti, il notevole apporto di valuta pregiata acquisita in noli sui mercati esteri, corrispondente a 49 miliardi su 71 di introiti (pari a circa il 69 per cento delle entrate complessive), mentre, da un punto di vista non soltanto economico ma anche sociale e politico, non va trascurato che attorno ai gruppi aziendali delle quattro società vivono circa 10 mila persone, in maggioranza marittimi di bassa forza imbarcati sulle navi sociali, le cui retribuzioni, unitamente alle spese per gli approvvigionamenti ed i rifornimenti di bordo ed alle erogazioni connesse con l'industria cantieristica, rappresentano circa i due terzi della spesa totale di esercizio delle società stesse, come ho detto poc'anzi.

Concludendo, debbo dire che questo problema così delicato e specifico non potrà non essere approfondito in tutti i suoi dettagli, nelle sue ripercussioni immediate e future, con particolare riguardo al contributo finanziario che dovrà essere ancora richiesto all'erario. Le osservazioni fatte, in questo come nell'altro ramo del Parlamento, sono e saranno tenute nella massima considerazione; e se, come dissi al Senato, il far presto dovesse essere di ostacolo al far bene, chiederemo una breve proroga delle vigenti convenzioni.

Gli onorevoli Troisi, Priore, Gianquinto e Lucifredi hanno con molta competenza, anche se l'onorevole Lucifredi si è qualificato matricola, trattato singoli problemi dell'Adriatico o del Tirreno. Rispondo che le loro osservazioni saranno tenute nel debito conto nella sede opportuna e nel quadro della economia del paese.

All'onorevole Bardanzellu, che ha parlato con tanta passione delle comunicazioni tra la sua isola di Sardegna ed il continente, dirò che l'integrazione del servizio sulle linee Civitavecchia-Cagliari e Genova-Livorno-Porto Tor-

res, si renderà possibile con l'approntamento di tre nuove unità di cui il Ministero già da tempo ha promosso la costruzione, in vista della necessità di rendere più efficienti le comunicazioni marittime con la Sardegna. L'impiego di tali due motonavi, oltre a intensificare il servizio sulla Civitavecchia-Cagliari portandolo da bisettimanale a pentasettimanale, assicurerà una disponibilità maggiore di posti sulla Civitavecchia-Olbia ovviando al congestionamento del traffico passeggeri nei periodi di punta. Una nuova motonave mista di 4 mila tonnellate di stazza lorda sarà destinata alla linea Livorno-Porto Torres, ciò che consentirà di portare il servizio da settimanale a trisettimanale.

Su entrambe le linee sarà possibile ottenere anche una riduzione sensibile della durata della traversata, a tutto vantaggio della esportazione dei prodotti ortofrutticoli della Sardegna verso i mercati dell'Italia settentrionale.

E veniamo ad un altro argomento del quale si sono molto interessati, prima della discussione di questo bilancio, l'onorevole Caffero, e altri colleghi presentatori di interrogazioni: mi riferisco agli investimenti esteri e alla nazionalità della bandiera.

Ora, trattando dell'aspetto finanziario di taluni problemi particolarmente connessi alla industria delle costruzioni navali e dell'armamento, cade a proposito l'argomento che vado trattando. La deficienza di capitali e il grave carico di interessi sono motivi di preoccupazione chiaramente prospettati dal Consiglio superiore della marina mercantile, anche perché gli investimenti ingenti previsti dal piano di sviluppo economico nazionale (piano Vannoni) non riguardano le industrie marittime.

Il Consiglio superiore della marina mercantile, nella sua adunanza dell'ottobre scorso, ebbe ad impostare il problema nel senso che l'intervento del capitale straniero, tanto più a buon mercato di quello nazionale, venisse facilitato sia nella partecipazione o priorità della nave, sia nelle operazioni di mutuo. Per le industrie navali in genere e in particolare per le industrie dell'armamento è stato detto che reperire il denaro è molto importante, perché da noi il costo del denaro giunge normalmente, e cioè senza l'aiuto dello Stato, al 9 e anche più per cento, mentre negli altri Stati è assai inferiore. Ciò vuol dire molto, perché l'industria armatoriale lavora in campo internazionale più delle altre industrie.

A conclusione, il Consiglio superiore ha espresso all'unanimità il voto che siano modificati i requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane previsti dalle norme conte-

nute negli articoli 143 e 144 del vigente codice della navigazione e dagli articoli 310 e 311 del relativo regolamento. Tali norme impongono che il riconoscimento della nazionalità sia subordinato alla condizione che il capitale sociale risulti almeno per tre quarti intestato a cittadini italiani. Perciò il voto del Consiglio superiore vorrebbe che le dette norme, le quali non sono applicate in alcun altro settore dell'economia nazionale, fossero modificate, sia pure con il semplice ritorno a quelle anteriori — meno gravose — in modo da non ostacolare gli afflussi dei capitali stranieri.

La stessa richiesta è stata rivolta alla Camera dall'onorevole Cafiero. Dissi allora all'onorevole Cafiero che il problema aveva colpito la mia attenzione proprio subito dopo l'assunzione della carica di ministro della marina mercantile. Posso al riguardo dichiarare che il ministro della marina mercantile si è reso promotore di una proposta legislativa intesa ad accogliere le modifiche menzionate. La proposta è motivata dal fatto che l'attuale sistema della legge in materia di immatricolazione delle navi si presenta effettivamente più rigoroso rispetto a quello vigente anteriormente all'entrata in vigore del nuovo codice della navigazione. Infatti, tale nuovo codice, emanato nel periodo bellico (1942), prevede che il riconoscimento della nazionalità delle società e degli enti privati, occorrente ai fini della autorizzazione in parola, è subordinato all'accertamento di queste condizioni: che la società o l'ente interessato sia costituito in Italia o vi abbia la propria sede amministrativa, che nei confronti di esso risulti comprovata la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale sociale e negli organi di amministrazione o di direzione.

Ad aggravare questa impostazione sono intervenute le disposizioni regolamentari, che hanno considerato sussistente la prevalenza degli interessi italiani solo nei casi di società o enti le cui partecipazioni spettano per tre quarti a cittadini italiani e siano in maggioranza le persone che ricoprono le diverse cariche sociali, non escluse quelle di controllo, cioè di amministrazione e direzione.

Secondo il vecchio ordinamento si richiedeva, invece, soltanto per le società in nome collettivo o in accomandita che alcuno dei soci solidali che danno il nome alla ditta sia cittadino italiano, e ciò indipendentemente dall'essere o meno la sede sociale nello Stato; mentre per le società anonime si richiedeva che la sede principale fosse nello Stato e che ivi avvenissero le assemblee generali. Venivano poi considerati dalle vecchie norme i

casi di assimilazione o di equiparazione delle società predette con criteri di grande larghezza, anche se venivano considerate alla stessa stregua delle nazionali le società della stessa natura che, pur essendo composte di stranieri, erano stabilite o avevano la loro sede principale nello Stato, succursali di società estere che erano autorizzate ad operare nello Stato e vi tenevano un proprio rappresentante munito di mandato generale.

Ritenendo troppo oneroso, anche perché vigente nel solo settore navale, la permanenza di tale principio mentre nessuna misura di controllo era prevista dal passato ordinamento per quanto riguarda il capitale della società, il Ministero si è reso promotore del ritorno ad un regime più liberale ispirato ai criteri di massima adottati dall'abrogato codice della marina mercantile o quanto meno ad un regime che prescinde dall'applicazione delle norme di controllo al capitale sociale. A sostegno di tale modifica, dei provvedimenti sono in fase di preparazione, e con essi mi pare che possa essere veramente accolta la richiesta, innegabilmente giusta, di quanti si lamentano di questo stato di cose.

E veniamo alla riforma portuale. Tra gli aspetti essenziali dei porti merita il primo posto quello relativo all'attrezzatura meccanica.

L'attrezzatura meccanica delle banchine è un fattore indispensabile, come sanno i competenti, al funzionamento dei servizi portuali e allo sviluppo dei traffici. L'uso delle macchine installate a terra per il carico e lo scarico delle merci rende più agevole e celere lo svolgimento delle operazioni e consente così di diminuire sensibilmente le soste delle navi, con conseguente vantaggio per gli operatori e, indirettamente, per l'economia delle varie zone interessate.

Poiché il servizio reso con questi impianti è un servizio di interesse pubblico (evidentemente nei porti in cui esso non viene assicurato dai privati) lo Stato interviene non soltanto per la fornitura dei meccanismi, ma anche per l'esercizio di essi. E più precisamente l'esercizio dei mezzi di pertinenza demaniale viene curato dall'amministrazione della marina mercantile o direttamente a mezzo delle capitanerie di porto o indirettamente a mezzo di apposite concessioni fatte alle compagnie dei lavoratori portuali o ad altri enti.

La fornitura, invece, viene fatta a cura e a spese dell'amministrazione dei lavori pubblici; e quando l'intervento di questa non è sufficiente a soddisfare alle provate necessità dei traffici (il che si è verificato, purtroppo,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

specialmente in questi ultimi anni) è l'amministrazione della marina mercantile che vi provvede, facendo le spese richieste con l'utile ricavato dall'esercizio diretto degli impianti già esistenti, utile che è possibile conseguire solo mediante l'adozione del criterio di una veramente rigida economia.

Nel quadro dei quattro più importanti complessi di Genova, di Trieste, di Venezia e di Napoli, le gestioni in parola sono curate dagli enti portuali colà istituiti, e cioè, rispettivamente, dal consorzio autonomo del porto di Genova, dall'azienda magazzini generali del porto di Trieste, dal provveditorato al porto di Venezia e dall'ente autonomo del porto di Napoli.

Questi enti, nei limiti delle possibilità dei propri bilanci, provvedono anche al rinnovamento e al potenziamento dei meccanismi. In via eccezionale però anche per questi porti interviene lo Stato con particolari finanziamenti. È accaduto che agli enti di questi quattro grandi porti oltre alla gestione dei mezzi meccanici sono stati attribuiti altri compiti di carattere industriale (magazzini, stazioni marittime, punti franchi), nonché funzioni che sono normalmente di competenza dell'amministrazione statale (lavori portuali, demanio marittimo, opere portuali, impianti ferroviari). È stata una specie di anticipazione alle due proposte di legge di decentramento, onorevole Lucifredi.

Si sono venuti in conseguenza a determinare nell'ordinamento di questi enti, per quanto riguarda le attribuzioni, la durata, gli organi, i mezzi, ecc., talune difformità solo in parte giustificate (questo è stato uno dei problemi che ha maggiormente richiamato la mia attenzione allorché ho assunto la carica di ministro) dalla peculiarità delle situazioni locali. Inoltre la fonte legislativa dell'attuale ordinamento presenta anomalie, lacune, e, possiamo dire senza esagerazioni, veri e propri anacronismi.

Ho ritenuto perciò di porre a sollecito studio il riordinamento dei quattro enti per eliminare le anomalie, per colmare le lacune, per aggiornare gli istituti alle mutate condizioni politiche, amministrative, sociali, economiche e tecniche, e infine per rendere le strutture degli enti stessi — relativamente almeno — uniformi, ove ciò non sia sconsigliato da necessità o da usi particolari dei singoli porti.

Sulla base degli accennati criteri di massima gli studi, che sono già iniziati, si conducono di concerto con quelli avviati dagli enti stessi e dai ceti interessati alla vita dei quattro

empori marittimi, in modo che la riforma possa essere concretata su basi che rispecchino non solo le presenti esigenze, ma anche le esigenze future, inevitabili in porti di così ampio respiro e così fortemente legati all'economia marittima della nazione.

A proposito dei porti debbo dire agli onorevoli Maniera, Troisi, Priore, Jacoponi e Gianquinto che farò opera di sollecitudine presso i competenti ministeri per alcuni specifici problemi dei quali essi hanno enunciato i termini e la portata.

L'onorevole Colitto ha trattato anche della questione relativa alla rappresentanza degli spedizionieri in seno al comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile.

Questo comitato, istituito con legge del 1949, come ha ricordato l'onorevole Colitto, è chiamato a dare pareri su problemi di carattere generale relativi alle operazioni di imbarco, sbarco, trasporto, deposito e movimento delle merci e di ogni altro materiale nei porti marittimi dello Stato, al trattamento economico e giuridico del personale addetto a tali operazioni, in questo quadro generale.

A questo riguardo debbo osservare che l'interesse degli spedizionieri nelle questioni sulle quali il comitato centrale può essere chiamato a esprimere il proprio parere, mi pare che sia assorbito nell'interesse del commercio, che è già rappresentato in seno al comitato. Se si ammettesse una rappresentanza qualificata degli spedizionieri (ce ne siamo occupati di proposito: non è improvvisazione, questa), non potremo non accogliere anche una rappresentanza qualificata degli agenti marittimi, il cui interesse nelle questioni di lavoro portuale è assorbito in quello dell'armamento. Si darebbe al comitato una rappresentanza poco propizia alla proficuità del suo lavoro.

Posso però assicurare l'onorevole Colitto che gli spedizionieri sono chiamati tutte le volte che vi è una questione relativa agli interessi della categoria, sempreché si tratti di interessi generali, dei quali il comitato si occupa.

Previdenza e assistenza marinara. Desidero soltanto accennare al complesso problema della previdenza marinara. Meriterebbe tanto largo capitolo questa materia: è un argomento per il quale voti e richieste di continuo pervengono al Ministero della marina mercantile.

Com'è noto la legge del 1952, venuta ad oltre sette anni di distanza dalla fine della guerra, ha rappresentato indubbiamente un

sensibile progresso nel campo della previdenza marinara. Intento principale della legge è stato quello di adeguare il trattamento di pensione al mutato valore della moneta, attenendosi, per quanto riguarda la determinazione della misura della pensione, ai principi informativi delle leggi sulla previdenza marinara ed eliminando il sistema piuttosto complicato che si era formato nel dopoguerra.

Le categorie interessate, per altro, pur avendo riconosciuto l'importanza dei risultati conseguiti con questa legge, hanno avanzato richieste perché venga perfezionata. Si tratta di risolvere un problema finanziario di notevole entità. Questo è veramente il nocciolo della questione, è l'ostacolo che si frappone, in quanto, alla fine del 1954, il disavanzo patrimoniale (qui sta la parte veramente scottante) della Cassa nazionale per la previdenza marinara, era pervenuto nientemeno che a 8 miliardi e 250 milioni, e il disavanzo di esercizio a 2 miliardi e 249 milioni. Sono inoltre 35 mila i marittimi che versano i contributi, mentre il numero dei pensionati è superiore ai 28 mila. Allo scopo di dedicare un attento esame alla situazione, allo scopo di studiare sul serio il problema e i possibili mezzi che consentano l'eliminazione del forte disavanzo della cassa nazionale della previdenza marinara e la copertura dei nuovi oneri che le modifiche necessariamente comporterebbero, ho costituito una speciale commissione che non ha il fine di tante altre commissioni, cioè uno scopo comunque dilatorio. Infatti, in essa sono rappresentate tutte le organizzazioni interessate e, a me pare, che questa sia una valida garanzia della serietà degli intendimenti e del modo con il quale dovranno svolgersi i lavori della commissione che si inizieranno fra qualche giorno.

In tema di assistenza ai lavoratori portuali debbo dire che durante il corrente esercizio finanziario con i fondi del bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale, sono stati soccorsi con sussidi individuali parecchie centinaia di lavoratori portuali. Inoltre con i fondi del medesimo bilancio si è provveduto ad altre forme di assistenza sempre a favore dei lavoratori portuali mediante contribuzioni per il funzionamento di colonie marine, per l'attrezzatura degli impianti igienico-sanitari nei locali (case del portuale) di ritrovo dei lavoratori stessi, per la educazione e la istruzione professionale degli orfani di tali lavoratori.

L'onorevole Maniera si è occupato della istruzione professionale. Il Ministero non ha

trascurato la questione con riguardo sia ai marittimi che ai pescatori, seguendo in particolare l'attività delle scuole E.N.E.M. che, per altro, sono sottoposte alla vigilanza del Ministero della pubblica istruzione. Questo spezzettamento delle competenze è una delle cose che veramente fa avvertire l'impotenza delle proprie iniziative nell'ansia di raggiungere certi traguardi. Infatti, per interessamento del Ministero della marina mercantile sono state fornite alle varie scuole di detto ente pezzi di ricambio e accessori di motori marini dalle diverse case costruttrici (Ansaldo di Genova, Arona di Voghera, O.M. e Alfa Romeo di Milano). Inoltre, la scuola di Portici è stata dotata da parte della O.M. di una motobarca da lampara completa di motori per l'istruzione degli allievi. Anche quest'anno il Ministero della marina mercantile si è interessato presso le ditte costruttrici di motori marini perché vengano ripetuti i corsi di perfezionamento per coloro che abbiano conseguito titoli professionali marittimi di macchina. Tali corsi, ai quali prendono parte circa 80 giovani ogni anno, hanno avuto, per la cura con cui sono stati organizzati dalle singole case e per la passione dimostrata dagli istruttori, notevole successo in quanto effettivamente i giovani hanno modo di approfondire le loro conoscenze sugli apparati motori completando in tal modo la loro preparazione tecnico-professionale. Questo indurrebbe a limitare il nostro intervento.

L'onorevole Jacoponi nel suo appassionato discorso ha lamentato come le tabelle di armamento delle navi non rispondano quantitativamente alle esigenze della navigazione dato che vi sono navi, anche di elevato tonnellaggio, con equipaggi insufficienti al bisogno. Ha quindi invocato un aumento delle tabelle predette allo scopo di venire incontro anche alla necessità di lavoro dei numerosi marittimi in attesa di imbarco.

Si fa presente che la composizione numerica e qualitativa degli equipaggi viene fissata in sede sindacale dalle organizzazioni di categoria e che l'autorità marittima interviene soltanto per accertare che la composizione degli equipaggi soddisfi alle norme sulla sicurezza della navigazione e garantisca l'osservanza degli orari di lavoro.

In merito al sussidio ai marittimi disoccupati in attesa di imbarco si fa presente che, con l'ultimo accordo intervenuto al riguardo, le federazioni interessate avevano convenuto che il sussidio predetto fosse erogato fino a tutto il mese di settembre 1954. A partire da tale data è stata quindi sospesa ogni ul-

teriore erogazione in mancanza di successivi altri accordi. Nessuna disposizione è stata poi presa fino ad ora dal Ministero nei riguardi di eventuali modifiche all'attuale sistema di avvicendamento dei marittimi, pur formando la questione oggetto di attento esame.

L'onorevole Bettinotti ha fatto diversi rilievi sulla cooperativa Garibaldi e ha chiesto, fra l'altro, che in vista delle elezioni alle cariche di questa cooperativa, si proceda, in via preliminare, ad una disamina obiettiva di quelli che possono effettivamente considerarsi soci di essa.

Si deve far rilevare che tutta la questione della « Garibaldi » rientra nella specifica competenza del Ministero del lavoro al quale naturalmente non mi esimo affatto, compiendo un dovere, dal segnalare quanto è stato fatto presente dall'onorevole Bettinotti.

L'onorevole Semeraro nel suo intervento, in qualche momento accorato, ha chiesto che nella previdenza marinara sia introdotto il principio della contribuzione volontaria negli stessi limiti in cui tale principio è ammesso nell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia. Si tratterebbe cioè, se ho ben capito, di consentire al marittimo che vanti un solo anno di navigazione di contribuire volontariamente alla cassa nazionale per la previdenza marinara fino al conseguimento del diritto alla pensione di vecchiaia o di invalidità.

Debbo osservare al riguardo che la previdenza marinara è una previdenza di categoria e che appunto perché tale essa deve limitare le proprie prestazioni ai marittimi veri e propri, a coloro cioè la cui attività professionale si svolge prevalentemente, se non addirittura esclusivamente, sulle navi, per le quali sussiste l'obbligo della contribuzione alla cassa predetta.

Non per caso ho detto che si tratta evidentemente di una previdenza riguardante una categoria. La legge 25 luglio 1952 ha ammesso il principio della contribuzione volontaria alla previdenza marinara ma limitatamente alle persone che hanno raggiunto 60 anni se uomini o i 55 se donne e possano contare almeno dieci anni di navigazione, di cui non meno di uno compiuto nell'ultimo decennio. Queste condizioni hanno lo scopo di salvaguardare il carattere professionale della previdenza marinara. Non si vede, infatti, come a 60 anni di età possa ritenersi marittimo di professione colui che non vanti almeno dieci anni di navigazione. Ora, a questo proposito, tra il serio e il faceto, ma dicendo una cosa innegabilmente esatta, come sanno parecchi

dei colleghi presenti, vorrei aggiungere che dieci anni sono il tempo di attivo esercizio richiesto perché si diventi avvocato. È evidente, insomma, una qualifica definitiva.

JACOPONI. Ma l'hanno. Hanno tredici o quattordici anni questi marittimi.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Va tenuto anche presente che la navigazione non sufficiente per la liquidazione di pensione a carico della cassa nazionale della previdenza marinara può essere utilizzata in base all'articolo 9 della legge 915 ai fini della liquidazione della pensione secondo le norme della assicurazione obbligatoria.

L'articolo 10 di questa legge consente di utilizzare i periodi di navigazione agli effetti della contribuzione volontaria in questa assicurazione.

Le considerazioni sulla necessità di conservare alla previdenza marinara il carattere di previdenza di categoria valgono anche per quanto riguarda l'altra richiesta dell'onorevole Semeraro, relativa alla eliminazione del requisito dell'anno di navigazione nell'ultimo decennio ai fini del conseguimento del diritto a pensione di vecchiaia con 15 anni di navigazione e del diritto a pensione di invalidità con dieci anni di navigazione.

La previdenza marinara deve avere un carattere proprio di differenziazione da quella comune della generalità dei lavoratori, tanto più che, come è stato dianzi detto, la navigazione non sufficiente per la pensione marinara può essere utilizzata (perché no?) ai fini di una pensione nelle assicurazioni obbligatorie. Sono due cose diverse: una è di natura generica, l'altra di natura specifica.

L'onorevole Semeraro ha chiesto anche che sia riconosciuto, agli effetti della previdenza marinara, il servizio militare compiuto dai marittimi. Egli ha voluto evidentemente riferirsi al periodo di servizio militare compiuto a terra nel corso dell'ultima guerra.

SEMERARO SANTO. In prigionia.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Discorreremo in seguito di questa materia. I marittimi hanno ottenuto il riconoscimento agli effetti della previdenza marinara del servizio prestato nell'ultima guerra, ma tale riconoscimento è subordinato al possesso del requisito di un periodo di imbarco o, comunque, di contribuzione alla cassa nell'anno immediatamente precedente al richiamo.

Anche questa condizione si giustifica con la necessità di conservare il carattere professionale alla previdenza marinara, ma non può non riconoscersi che essa è particolarmente rigorosa, ragione per cui è facile che sia so-

stituita da altra che subordini il riconoscimento al possesso di un anno di navigazione nel quinquennio o decennio precedente al richiamo. La stessa materia che ella, onorevole Semeraro, ha trattato ieri con accenti tanto vibranti, fu svolta al Senato nella discussione sul bilancio dal valoroso senatore Barbareschi, che a suo tempo copri la carica di ministro del lavoro.

Passo a trattare l'argomento della pesca che in questo dibattito, tanto ampio, elevato e nutrito ed al quale hanno partecipato uomini di così riconosciuta competenza, ha avuto un tono in un certo senso minore. Forse meritava questo tono minore, quantunque l'argomento della pesca presenti aspetti veramente scottanti e profondamente umani. È un tema che ha offerto all'amico onorevole Bima lo spunto per qualche melanconico rilievo iniziale (tale è stata la sua espressione); ma egli non si è soffermato su questa materia. Alla melanconia del suo rilievo si sono associati gli onorevoli Maniera e Ducci, mentre qualche altro collega (gli onorevoli Caccuri ed altri) hanno sottolineato l'importanza di questo settore, che è rimasto un poco terra vergine, dato che la marina mercantile era assorbita da ben altri, scottanti, pressanti problemi.

Per quanto mi riguarda, posso assicurare la Camera che fra i problemi da me affrontati v'è proprio quello della pesca; sono pervenuto a soluzioni innegabilmente concrete, anche se iniziali.

Non è fuori luogo il ricordo del convegno nazionale per la pesca che si tenne in Salerno ed Amalfi alla fine di luglio 1955. Parteciparono con me a quel congresso vari colleghi deputati. Era un convegno affollato in prevalenza dalla più disagiata categoria artigiana e fatta di uomini ai quali ogni forma di ardimento e di rischio della vita non vale talora ad assicurare il pane quotidiano. Rivedo i rappresentanti di quella categoria convenuti in folla al convegno da ogni parte d'Italia: essi erano animati dalla speranza che la manifestazione, cui partecipava il ministro della marina mercantile, approdasse a qualcosa. Io ed i miei colleghi fummo avvolti — ripeto — da un'atmosfera che ci spinse a partecipare con passione ai dibattiti di quei lavori, che durarono tre giorni. Restammo inchiodati lì presi dall'interesse e dall'umanità del dibattito.

Nessuno pensò che si potessero tradire i voti e le speranze dei pescatori, perché la pesca non è soltanto un problema economico di categoria, ma è anche un problema nazio-

nale di grande importanza per la nostra alimentazione, come è stato rilevato nel corso di questo dibattito. Ci manteniamo stazionari su una cifra di poco più di 5 chilogrammi di consumo medio annuo per abitante di prodotti ittici. Nonostante l'Italia sia bagnata per tre quarti dal mare e non manchino ai nostri pescatori abilità e ardimento, la produzione non riesce a raggiungere i due milioni annui di quintali di pescato, compreso in esso quello dei laghi, per un valore complessivo di poco più di 36 miliardi. Importiamo più della metà del nostro fabbisogno: la nostra importazione dall'estero è salita nel 1955 ad un milione e 280 mila quintali circa, per un valore di 29 miliardi e 34 milioni di lire, rispetto ad un milione e 56 mila quintali, per un valore di circa 24 miliardi di lire, nel 1954.

Dal punto di vista sociale sono numerosi i problemi che assillano la grama vita dei pescatori, e questi problemi di natura sociale si sposano con quelli di natura economica, come ha messo ieri in rilievo l'onorevole Ducci, quasi non gli bastasse la sua lunga e approfondita dissertazione su problemi forse più pressanti ma innegabilmente forse meno umani di quello che trattiamo in questo momento. Io ne esposi il poco confortante quadro nei miei discorsi alla Camera e al Senato, rispettivamente il 28 luglio e il 4 ottobre del decorso anno, in sede di discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile di quell'esercizio finanziario. Il maggior disagio è proprio sentito dalla piccola pesca artigiana per un complesso di motivi: scarsità della motorizzazione in relazione alla popolazione che si dedica alla pesca, mancanza di impianti a terra per la conservazione del pescato, mancanza di mezzi idonei per il trasporto di un prodotto particolarmente deperibile, pesca con mezzi e attrezzi antiquati. Occorre mettere in condizione questi umili pescatori, che sono la grande maggioranza, di conoscere e sapere usare i mezzi più progrediti della tecnica moderna, onde elevarne il tenore di vita, attualmente fra i più bassi d'Italia. Non avendo mezzi per motorizzare le barche ed acquistare reti ed attrezzi, è solo con l'aiuto dello Stato che essi possono risolvere i loro problemi, che si inquadrano in quello nazionale di aumento della produzione.

Il problema preminente è soprattutto il miglioramento qualitativo nel settore della piccola pesca, non la consistenza quantitativa. Non leggo le cifre perché l'ora è tarda, ma la consistenza quantitativa non avrebbe po-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

sto il problema. Il problema si è posto, a parte le ragioni umane, per quella che è la qualità deteriore. Si tratta proprio di eredità da padre a figlio, da nonno a nipote.

Bisogna inoltre, per un maggior contributo alle risorse alimentari del paese, riprendere il nostro posto nella pesca sui mari lontani, oltre che negli stretti.

Partendo da queste necessità ho il piacere di informare anzitutto il relatore e poi tutti gli altri colleghi che non siamo più in fase di studio di provvedimenti, come qualcuno ha detto forse ignorando i provvedimenti varati, che invece sono stati messi in rilievo da altri; ma che su mia proposta il Consiglio dei ministri ha di recente approvato due disegni di legge, che stanno ora per venire al vostro esame. Il primo disegno di legge è diretto ad attuare un programma di potenziamento delle attività pescherecce, il secondo è diretto a risolvere su basi nuove il vecchio assillante problema del credito peschereccio.

Con il primo disegno di legge si autorizza una spesa straordinaria di 300 milioni da erogare con preferenza alla piccola pesca, tenendo soprattutto presenti i criteri della costruzione di nuove navi.

Ma quello che veramente giustifica quanto ho detto all'inizio, cioè di aver messo un punto fermo iniziale, che deve far sperare in ulteriori sviluppi, è il secondo disegno di legge, dove si afferma un principio nuovo, cioè viene istituito, a somiglianza di quanto già si pratica in altri settori, fra cui l'agricoltura, un fondo di rotazione. Questa mi pare sia la novità notevole e costituisce la richiesta assillante ed affannosa — come ricorderà l'onorevole Carati — del congresso di Salerno e di Amalfi. In base a detto fondo di rotazione, viene favorita la concessione del credito peschereccio, sia con il conferimento del tasso degli interessi nella misura minima del 3 per cento con un congruo periodo di ammortamento dei mutui, sia con la riduzione al minimo delle garanzie.

Le importanti innovazioni consistono nel fatto che mentre in precedenza (legge del 1952) lo Stato interveniva mediante il concorso di un modesto 3 per cento nel pagamento degli interessi che si aggiravano sull'8-10 per cento, con questo disegno di legge i mutuatari sono tenuti al pagamento del tasso agevolato del solo 3 per cento; inoltre per rendere maggiormente operante il provvedimento si prevede che l'entità del mutuo possa coprire le spese fino all'80 per cento e che il rischio dell'eventuale perdita venga in

parte raccolto dal fondo di rotazione, quindi dallo Stato, nella misura che sarà successivamente concordata con gli istituti finanziari. Il fondo è costituito da uno stanziamento di un miliardo e 300 milioni, ripartito in tre esercizi, che aumentato delle quote di ammortamento e degli interessi al netto delle spese opererà fino al 30 giugno 1956.

Con i due provvedimenti ho inteso far fronte alla diversità di situazioni, fornendo ai pescatori la possibilità di scegliere secondo la propria convenienza il beneficio del contributo o quello del credito. Più che i dettagli, merita essere posto in rilievo il fatto nuovo dell'istituzione di un fondo di rotazione, che sta a significare l'accoglimento da parte del Governo di un principio sociale, economico e politico a favore dei lavoratori del più depresso settore e, tra essi, di quelli che si trovano in maggiori difficoltà finanziarie, cioè a dire i lavoratori esercitanti la pesca costiera, cui espressamente fa riferimento il disegno di legge anzidetto per stabilire un motivo di preferenza a loro favore.

Accetto quindi con piacere l'ordine del giorno dell'onorevole Caccuri, le cui richieste si sostanziano nei medesimi motivi che hanno fin qui ispirato tutta la mia azione a favore del settore della pesca.

Accolgo con consapevolezza i giusti rilievi dell'onorevole Ducci, al quale posso dire che alcuni dei problemi dei quali egli ha prospettato i termini (come quello relativo agli attrezzi di lavoro, in particolare il frigorifero, che non possono appartenere ai singoli ma debbono appartenere ad una collettività organizzata) sono presenti alla mia ansiosa preoccupazione di andare incontro alla categoria dei pescatori; e credo di essere sulla buona strada per una soluzione della quale indicherò i termini in un momento più opportuno.

L'onorevole Maniera si è lamentato che l'Istituto mobiliare italiano abbia proceduto esecutivamente nei confronti di alcuni piccoli armatori della pesca ammessi alle provvidenze previste dall'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75. Orbene, a favore dei predetti armatori sono state concesse, com'è noto, oltre numerose proroghe e dilazioni in sede di restituzione dei finanziamenti speciali di cui all'articolo 26, anche notevoli riduzioni dei tassi di interesse e di mora con decorrenza 16 maggio 1955. Nei casi di persistente morosità, nonostante tutte le facilitazioni elargite, il Ministero del tesoro non poteva non autorizzare l'Istituto mobiliare italiano — semplice incaricato della gestione dei fondi speciali previsti dal citato articolo 26, somministrati,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

com'è noto, direttamente dallo Stato — ad espi-
rare le necessarie azioni di ordine esecutivo.

Veniamo ad un argomento del quale si
sono interessati gli onorevoli De Totto, Ma-
niera e Caiati: l'accordo di pesca con la Ju-
goslavia.

Per quanto riguarda le eventuali conte-
stazioni è da rilevare — come ho già detto al
Senato — che non poteva negarsi alla Jugo-
slavia — riguardando quell'accordo la pesca
da parte dei pescatori italiani in acque jugo-
slave — il diritto di giudicare in prima istanza,
e ciò in omaggio ad un principio consacrato
dalla costante prassi internazionale. Debbo
aggiungere che con l'accordo si è previsto
che le contestazioni delle autorità jugoslave
ai nostri battelli debbono esserci comunicate
direttamente nel più breve tempo possibile,
in modo che da parte nostra si possano solle-
vare le opportune obiezioni.

Per quanto riguarda poi il servizio di vi-
gilanza, il Ministero della marina mercantile,
preoccupato della situazione, ha già preso con-
tatto con quello degli affari esteri, e in una
riunione che si è tenuta presso il dicastero
degli esteri, un mese fa, con l'intervento an-
che dei rappresentanti della marina militare,
è stato chiesto il ripristino del servizio di pat-
tugliamento. Così stando le cose, non ho al-
cun senso di disagio a ripetere qui quello che
ho detto davanti all'altro ramo del Parlamen-
to: che l'applicazione dell'accordo, lungi dal
costituire motivo di contrasto, mi auguro sia
la premessa di più proficue intese.

L'onorevole Ducci, alla fine del suo di-
scorso, ha ricordato le esigenze di Trieste, le
quali, se ho ben compreso il suo pensiero, si
incentrano nella marina mercantile intesa co-
me complesso delle sue attività. A quelle e-
sigenze il Governo ha reso ancora una volta
omaggio con la istituzione della costosa linea
dell'estremo oriente. Ma l'onorevole Ducci ha
unito al ricordo una esortazione rivolta agli
operatori economici di Trieste. Io traduco la
esortazione in un augurio: che tutti i citta-
dini di Trieste — la città che è veramente
nella circolazione sanguigna del popolo ita-
liano — siano i più validi collaboratori del Go-
verno in una comune consapevole azione.

Onorevoli colleghi, dopo avervi dato con-
to dell'intensa se pure modesta opera da me
svolta nel corso breve di pochi mesi, con la
collaborazione fervida del sottosegretario di
Stato onorevole Terranova e dei valorosi fun-
zionari del Ministero, in mezzo a non poche
difficoltà, alcune delle quali in certi momenti
sono apparse financo insormontabili, consen-
titemi un augurio fervido: che la marina mer-

cantile possa raggiungere un grado di efficien-
za e perciò di sicurezza tale da rendere pos-
sibile a tutti noi lo studio ampio e sereno del-
le maggiori rotte che le nostre navi dovranno
seguire lungo le vie dei traffici mondiali. (*Vivi
applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino
alle 16.

(*La seduta, sospesa alle 13,5, è ripresa
alle 16*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

**Trasmissione dal Senato
di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso
la proposta di legge dei senatori Roffi ed altri,
già approvata dalla VI Commissione perma-
nente della Camera e modificata da quella VI
Commissione (Istruzione):

« Concessione di un contributo straordina-
rio al comitato per le onoranze a Biagio Ros-
setti » (n. 2127-B).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla
Commissione che già l'ebbe in esame, nella
stessa sede.

**Annunzio di una domanda di autorizzazione
a procedere in giudizio.**

PRESIDENTE. Comunico che il ministro
di grazia e giustizia ha trasmesso alla Presi-
denza una domanda di autorizzazione a pro-
cedere in giudizio contro il deputato Pino,
per i reati: a) di cui all'articolo 405 del codice
penale (*turbamento di funzioni religiose del
culto cattolico*); b) di cui all'articolo 594 del
codice penale (*ingiurie*); c) di cui all'articolo
581 del codice predetto (*percosse*) (Doc. II,
n. 316).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa
alla Giunta competente.

Ritiro di mozioni.

PRESIDENTE. Comunico che i depu-
tati Mancini, Cerreti, Gaspari e Bima hanno
dichiarato, anche a nome degli altri deputati
firmatari, di ritirare le mozioni nn. 56, 58, 71
e 76, annunziate, rispettivamente, il 25, 26 ot-
tobre 1955, 28 marzo e 5 giugno 1956, trasfor-
mandole in ordini del giorno sul bilancio del
Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Se non vi sono obiezioni, rimane così sta-
bilito.

(*Così rimane stabilito*).

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

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

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

LONGONI, Segretario, legge :

La Camera,

preso atto del provvedimento predisposto dal ministro della marina mercantile, con cui viene autorizzata, per l'esercizio finanziario 1956-57, l'ulteriore spesa straordinaria di lire 300.000.000 per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce, iniziato con la precedente legge 8 gennaio 1952, n. 20;

preso atto del provvedimento predisposto dallo stesso ministro per l'istituzione di un fondo di rotazione di lire 1.200.000.000, da ripartire nei tre esercizi finanziari dal 1956-57 al 1958-59, per l'esercizio del credito peschereccio a favore di esercenti l'industria della pesca, singoli o associati, con preferenza per quelli esercitanti la pesca costiera, nonché a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce;

ritenuto che i provvedimenti suddetti sono stati già approvati dal Consiglio dei ministri nella riunione dell'8 maggio 1956;

considerato che i due provvedimenti mirano in sostanza ad aiutare specialmente le categorie più disagiate operanti nel depresso settore della pesca;

considerato che in tale settore la piccola pesca versa in uno stato di maggior disagio e che mentre, da una parte, non ha speranze di poter migliorare e rammodernare con mezzi propri gli strumenti di lavoro, in genere logori ed antiquati, non ha potuto, d'altra parte, neanche beneficiare delle agevolazioni creditizie disposte con la precedente legge 10 gennaio 1952, n. 16, per mancanza assoluta di garanzie da offrire agli istituti finanziari;

considerato che rilevante è l'apporto della piccola pesca all'economia del paese e che tale apporto è sicuramente suscettibile di notevole incremento, ove si provveda a potenziare razionalmente e con adeguati mezzi le relative attività;

considerato che deve ritenersi atto di giustizia sociale andare incontro alle esigenze dei suoi operatori, specialmente di quelli addetti alla pesca removelica, il cui tenore di vita, veramente misero, è il più basso d'Italia;

considerato che per tali motivi d'ordine economico e sociale più urgente e doveroso si

ravvisa l'intervento dello Stato a favore della piccola pesca,

invita

il ministro della marina mercantile ad ammettere ai benefici previsti dai due summenzionati provvedimenti, nel caso di loro traduzione in leggi dello Stato, i pescatori addetti alla piccola pesca con preferenza assoluta sulle altre categorie ammesse ai benefici stessi.

CACCURI, DE CAPUA.

La Camera

auspica

che, in armonia dei numerosi voti già espressi nei due rami del Parlamento dal 1949 ad oggi, il Governo, prendendo le mosse da un'esigenza di autonomia riconosciuta dallo stesso Ministero della difesa, ponga organicamente allo studio lo sganciamento dell'aviazione civile dall'aeronautica militare, affinché, assicurato il necessario coordinamento con i servizi della difesa, i traffici aerei trovino, insieme ai traffici marittimi, la loro sede naturale per l'incremento voluto dalle esigenze dell'economia nazionale.

DOMINEDÒ.

La Camera,

considerata l'urgenza di risolvere la precaria situazione dei lavoratori dei porti della penisola salentina, che sono per molti mesi dell'anno disoccupati, ed anche per le ripercussioni economiche che ne trarrà l'intera regione,

invita il ministro della marina mercantile:

a provvedere al perfezionamento del porto mercantile di Taranto, ultimandone il banchinamento, banchine che occorre dotare di mezzi meccanici, di cui il porto è assolutamente privo, tanto che lo sbarco e l'imbarco delle merci avviene ancora con mezzi primitivi;

a disporre perché i fondali del porto stesso vadano sistematicamente ripuliti con apposite draghe, lavoro che deve essere svolto periodicamente e non a distanza di anni, come avviene.

Invita, inoltre, il ministro della marina mercantile perché faccia:

al porto di Taranto assegnazioni definitive di carichi, non saltuari, di carbone o di concimi e merci varie, come presentemente, ma anche, come un tempo, perché vi approdino anche linee sovvenzionate;

al porto di Gallipoli (Lecce) — considerata la permanente disoccupazione di quei lavoratori portuali e considerato che quella

città non ha altre attività, oltre il lavoro del suo porto — provvedimenti atti ad assegnare un lavoro continuativo, con sbarco ed imbarco di merci, anche a mezzo di linee sovvenzionate, così come era in precedenza ed a voler dotare le banchine dello stesso porto di quei mezzi meccanici indispensabili al traffico delle merci;

al porto di Brindisi aumentare il traffico delle merci, anche perché, dopo gli sforzi del consorzio di quel porto e degli enti locali — che con il valido appoggio del Governo sono già riusciti quasi a realizzare il « punto franco » — il porto stesso si renda sempre più efficiente con un traffico aderente all'importanza raggiunta dal transito dei passeggeri, transito dovuto alla attrezzatura della stazione marittima ed alla sicurezza del porto naturale.

PRIORE.

La Camera,

considerata la necessità di una equa e definitiva sistemazione finanziaria dell'ente autonomo del porto di Napoli,

invita il Governo

a disporre, in conformità di quanto avviene per altri porti, che la tassa passeggeri sia devoluta all'E.A.P. di Napoli.

MAGLIETTA.

La Camera

impegna il Governo:

1°) ad estendere le assicurazioni sociali e assegni familiari ai lavoratori della piccola pesca,

2°) ad estendere il diritto al ricovero ospedaliero ai familiari della gente di mare;

3°) a sostituire nel più breve tempo il commissario della Cassa adriatica infortuni e malattie Trieste con un regolare consiglio di amministrazione in cui facciano parte anche i rappresentanti della categoria dei lavoratori;

4°) ad adeguare il trattamento dei vecchi pensionati marittimi a quello attualmente in vigore per la categoria;

5°) ad adeguare le pensioni dei marittimi all'aumentato costo della vita.

MANIERA, CAPALOZZA, JACOPONI, SEMERARO SANTO, SALA, DI PAOLANTONIO.

La Camera,

considerata la viva attesa degli addetti alla piccola pesca, ansiosi di vedere risolti i loro problemi assistenziali e previdenziali,

invita il Governo

a predisporre gli opportuni provvedimenti, mentre lo sollecita ad adoperarsi adeguatamente per la tutela della pesca nell'Adriatico dove continuano a ripetersi atti di pirateria che non giovano alla tranquillità e al potenziamento di un settore economicamente e socialmente così importante.

CAIATI.

La Camera,

al termine della discussione del bilancio preventivo del Ministero della marina mercantile,

fa voti

affinché il Governo, interprete della situazione e delle istanze della città di Trieste, attui al più presto le richieste per la sua ripresa economica che è stata e sarà sempre basata sull'attività marinara e, superando contingenti interessi contrastanti, conceda all'Adriatico le navi e le linee ripetutamente promesse, esaudendo anche le istanze armatoriali e facilitando così anche le iniziative in questo campo, nell'interesse dell'economia nazionale e di quella locale particolarmente depressa.

COLOGNATTI.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. All'ordine del giorno Caccuri ho ampiamente risposto questa mattina nel corso della mia replica, e quindi mi rimetto a quel che ho detto. Comunque accetto l'ordine del giorno.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Dominè per i motivi che ho stamane ampiamente esposto.

L'onorevole Priore ha chiesto il completamento del porto mercantile di Taranto mediante l'ultimazione del banchinamento e la installazione di mezzi meccanici di sollevamento: ciò rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici; posso comunque assicurare che il mio Ministero solleciterà con molto impegno quello dei lavori pubblici. L'assegnazione definitiva di carichi soprattutto di carbone al porto di Taranto dipende dal Ministero dei trasporti. Anche tale problema prospetterò al Ministero dei trasporti per una favorevole soluzione. Per quanto riguarda Gallipoli come per il porto di Taranto l'installazione di mezzi meccanici di sollevamento è di competenza dei lavori pubblici: si tratta, se le mie notizie sono esatte, di completamento di opere

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

già iniziate, e anche qui interverrò di persona presso il ministro dei lavori pubblici. L'incremento del traffico nel porto di Brindisi mediante l'assegnazione di carichi di carbone e di cereali dipende dal Ministero dei trasporti, dalle ferrovie dello Stato e dal Ministero della agricoltura e delle foreste. Cercherò di sostenere la possibilità di disporre nel senso richiesto dall'onorevole Priore.

Quanto all'ordine del giorno Maglietta, la devoluzione permanente e integrale dei proventi della tassa passeggeri a favore dell'ente autonomo del porto di Napoli è stata oggetto di proposte legislative di iniziativa parlamentare e recentemente anche del Ministero della marina mercantile.

Al riguardo, però, non è stato ottenuto il consenso del Ministero del tesoro. Tuttavia, in adesione alle insistenze dell'ente autonomo del porto di Napoli, oggi sottolineate dall'ordine del giorno Maglietta, la questione sarà nuovamente prospettata al dicastero del tesoro.

Ordine del giorno Maniera ed altri: per le assicurazioni sociali e gli assegni familiari ai lavoratori della piccola pesca il Ministero della marina mercantile ha ampiamente appoggiato la proposta di legge degli onorevoli Ferrara, Scalia e Colasanto e quella dell'onorevole Magno ed altri, che tendono, appunto, ad estendere tali provvidenze in favore della categoria di lavoratori predetta. Me ne sono occupato personalmente provocando anche la adesione del collega del Tesoro. Il Ministero ha anche espresso il proprio parere favorevole in ordine ad altra proposta di legge degli onorevoli Jacoponi, Maniera ed altri per la istituzione del diritto al ricovero ospedaliero in favore dei familiari dei marittimi assicurati presso le casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie della gente di mare. Il ritorno ai normali organi di amministrazione presso la cassa marittima adriatica deve essere preceduto dalla modifica dello statuto di detta cassa in modo da adeguarlo agli statuti delle consorelle casse marittime di Genova e di Napoli. Il Ministero del lavoro, il quale è più strettamente competente in materia, è stato ripetutamente interessato perché si provveda al riguardo. Rinoverò le insistenze.

Quanto all'ordine del giorno Caiati, ho risposto stamane nel corso della mia replica: accetto, comunque, come raccomandazione l'ordine del giorno.

L'onorevole Colognatti si occupa di Trieste: ha detto stamane come sia in corso l'interessamento del Governo per i problemi pro-

spettati dall'onorevole Colognatti; accetto quindi il suo ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Caccuri?

CACCURI. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Dominèdò non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Priore?

PRIORE. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Maglietta?

MAGLIETTA. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Maniera e i cofirmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dell'ordine del giorno.

Onorevole Caiati?

CAIATI. Non insisto. Vorrei però chiarire che la mia insistenza nel chiedere al ministro della marina mercantile ulteriori interventi circa la possibilità di evitare i frequenti incidenti in Adriatico si riferiva, oltre tutto, ad una situazione determinatasi per due motopescherecci di Brindisi che furono sequestrati l'anno scorso dall'Albania e che non sono stati ancora restituiti. Prego l'onorevole ministro di fare vive pressioni al riguardo presso il ministro degli esteri.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Ho detto stamane che cosa si è fatto per la questione in linea generale. Di questi pescherecci sequestrati dall'Albania mi occuperò con specifica cura.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Colognatti non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

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 1956-57, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

LONGONI, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 2213*).

(*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,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

che, se non vi sono osservazioni, si intendranno approvati con la semplice lettura.

LONGONI, *Segretario*, legge :

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 811.860.000.

Debito vitalizio, lire 453.000.000

Spese per la marina mercantile, lire 78.680.000.

Spese per le capitanerie di porto, lire 953.710.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 17 miliardi 478.300.000.

Spese per la pesca, lire 72.800.000.

Spese diverse, lire 200.000.

Totale del titolo I — Parte ordinaria, lire 19.848.550.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese per la marina mercantile, lire 9.090.000.000.

Spese per le capitanerie di porto, lire 185.000.000.

Spese per la pesca, lire 2.883.000.

Spese diverse, lire 5.000.240.000.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 14.278.123.000.

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 14.298.123.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 34.146.673.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 34.126.673.000.

Categoria II. Movimento di capitali, lire 20.000.000.

Totale generale, lire 34.146.673.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1956-57.

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 1956-57, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intendranno approvati con la semplice lettura.

LONGONI, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 2213*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Non vi è riassunto per titoli. Il totale della spesa è di lire 66.502.000; 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. Se ne dia lettura.

LONGONI, *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 1956 al 30 giugno 1957, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 2.

Per l'esercizio finanziario 1956-57 sono autorizzate le seguenti spese straordinarie:

lire 8.000.000.000 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 1956-57 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 subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge :

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (2213).

(*Segue la votazione*).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà frattanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1956-57. (2029).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono davvero molto lieto di rivedere da questo posto, donde parlai lo scorso anno intervenendo anche allora nella discussione generale del bilancio delle poste e delle telecomunicazioni, il viso sereno del ministro senatore Braschi, di cui sono un fervido ammiratore, e di riprendere — se egli non se ne dispiace — la conversazione al punto in cui la lasciammo lo scorso anno.

Mi occupai lo scorso anno, tra l'altro, delle telescriventi, e delle telescriventi desidero occuparmi anche ora in questa prima parte del mio breve modesto dire. Dedicherò la seconda parte ad alcuni problemi riguardanti i servizi postali, e mi occuperò, infine, delle concessioni telefoniche.

Dopo il mio intervento alla Camera il ministro ebbe la squisita bontà di informarmi che l'amministrazione aveva in servizio telescriventi in tutti gli uffici telegrafici principali e negli altri uffici aventi traffico sufficiente a giustificare l'impianto, oltre che in molte località turistiche, e prevedeva di estenderne l'uso nei centri, nei quali a mano a mano il traffico lo avrebbe giustificato. Ben 2.700 macchine telescriventi egli mi informava essere in servizio negli uffici telegrafici italiani, ed inoltre che le telescriventi trovano largo impiego nei circuiti telegrafici statali ceduti a vari enti: *Italcable*, *Ansa*, giornali e privati.

Dalla relazione — lavoro pregevole dell'onorevole Troisi — apprendo che il numero delle telescriventi è passato da 1.900 (più 607 di scorta) a 2.030 (più 976 di scorta). E ancora mi rendeva noto il ministro essere l'amministrazione orientata verso la più ampia automatizzazione del servizio telegrafico, naturalmente con l'impiego di telescriventi non solo per i privati (rete *telex*), ma anche per il servizio pubblico e per le relazioni tra gli organi

centrali e periferici delle varie amministrazioni (rete *telex*-Stato), al fine di dare una migliore efficienza e rapidità ai servizi delle pubbliche amministrazioni.

Aggiungeva che erano in corso studi ed esperimenti e che, appunto in via di esperimento, era stato favorevolmente attuato a Roma ed a Milano un impianto di due centrali sperimentali *telex* di 100 numeri ciascuna. Concludeva l'onorevole ministro: « In base a questo esperimento, gli organi di consulenza tecnica del Ministero, che lo hanno a suo tempo approvato e costantemente seguito, potranno, con cognizione di causa, prendere una decisione definitiva ». E mi dava ancora una comunicazione. Questa: « Lo sviluppo nei prossimi anni sarà determinato dall'interesse che il pubblico riserverà a questo nuovo mezzo ». Fin qui il ministro, pieno, come si vede, di fervida volontà realizzatrice.

Ma gli italiani non sono mai contenti! Avendo comunicato le informazioni datemi dal ministro a diverse ditte del settentrione, che non sanno rassegnarsi a quella che esse considerano una situazione statica e non dinamica, mi sono sentito rispondere che il pubblico ha grande interesse allo sviluppo del nuovo mezzo, ma che non avrà la possibilità di dimostrarlo a causa, tra l'altro, delle tariffe che sarebbero eccessivamente onerose, sicché il Ministero dovrebbe attendere davvero molto tempo per accertare l'esistenza o meno dell'interesse riservato dal pubblico al nuovo mezzo e della sua intensità.

Mi si è fatto notare che in generale all'estero non si paga che la tariffa per le comunicazioni e un *quid* molto accessibile per il noleggio della telescrivente. Vedendo le nostre tariffe, rilevano che vi è addirittura da spaventarsi. Vi è una maggiorazione del 50 per cento per le comunicazioni in certe ore della giornata, occorre dare la garanzia di una spesa di almeno 400 mila lire di traffico e il pagamento immediato di questa cifra, il che all'estero nessuno si sogna di pretendere; le spese di allacciamento, l'uso e la manutenzione ammontano a lire 360 mila, e poi, occorre sostenere una spesa di lire 60 mila al chilometro per ogni 1000 metri oltre 5 chilometri dal centralino, altre 360 mila lire occorre spendere per il perforatore con controllo, altro mezzo milione bisogna pagare di deposito cauzionale per vari motivi. Un semplice raffronto con le tariffe estere, si dice, dimostra che noi siamo fuori strada. Il ministro parla di esperimenti, ma non è certo una cosa nuova la telescrivente. Che cosa vogliamo sperimentare? Questo esperimento assomiglia molto a quello che si

volesse fare in un paesino sperduto di montagna per accertare l'accoglienza più o meno fervida, più o meno favorevole, da parte dei montanari per esempio, alla introduzione della illuminazione elettrica. Si vuole sperimentare se la corrente va bene? Certamente! Se facciamo pagare 1000 lire al chilovattore di energia, nessuno se ne servirà, ma se la diamo a 30 lire come nelle città, tutti se ne serviranno.

Assurdo, mi si è anche detto, l'esperimento delle 100 *telex* a Milano e a Roma, in quanto dei 100 apparecchi dati in abbonamento a Roma, chi se ne servirà, se non potrà comunicare con Milano? Poi con chi, di Milano? Soltanto con uno dei 100 abbonati di Milano e fra questi qualcuno che abbia con la persona relazioni di affari. Questo è un esperimento destinato a fallire, se si limita ad un numero così esiguo di apparecchi. Ci vorrebbe almeno il collegamento con l'estero. La pratica ha dimostrato, e lo sappiamo per esperienza, che con l'apparecchio *telex* negli uffici, pronto in ogni momento a funzionare, si scrive di più e, tuttavia, si spende ancora di più per il telefono e per il telegrafo e si sta alle prese con i minuti e con le parole. L'amministrazione ha, però, tutto l'interesse di difendere questi apparecchi che le danno maggiori utili nei servizi, senza spese da parte sua per fattorini, formulari, impiegati od altro.

Ho detto. Non potevo non dirlo. Dobbiamo tutti collaborare per il bene del paese. Veda ora il ministro se e fin dove i rilievi, sui quali è stata richiamata la mia attenzione e sui quali è stata da me richiamata la sua, sono giusti e, se giusti, anche in parte, abbia la bontà di voler disporre che si provveda. Ho grande fiducia nella sua serenità e soprattutto nel suo grande amore per il nostro paese.

Passo, ora, ad occuparmi di alcuni problemi, riguardanti i servizi postali, che, pur potendo essere considerati di carattere marginale, hanno una notevole importanza per gli interessati. Il primo è quello che possiamo dire della onerosità dei diritti di privativa per il trasporto e il pagamento dei colli inferiori a 20 chilogrammi.

Nel complesso dei vari elementi di costo, che incidono sull'autotrasporto di merci a collettame i diritti di privativa postale dovuti per il trasporto di pacchi inferiori a venti chilogrammi si manifestano di particolare onerosità in relazione all'andamento del mercato dei noli. Si pensi che per un collo o pacco, che va da dieci a venti chilogrammi per un percorso medio di 200-300 chilometri, i diritti di privativa ammontano a lire 110. Percependo

il concessionario un prezzo di trasporto di 300 lire, le lire 110 rappresentano circa il 35-40 per cento del prezzo di trasporto, e ciò sembra a tutti piuttosto eccessivo.

Sarebbe opportuno che lo squilibrio venisse eliminato, riducendosi i diritti di privativa. Vi è in proposito da rilevare che le tariffe postali dei pacchi dal primo luglio 1940 al primo novembre 1952, data dell'ultimo aumento disposto con decreto del Presidente della Repubblica 2 agosto 1952, n. 1316, hanno subito una maggiorazione media del 5.400 per cento. Si aggiunga che, mentre nel 1940 le tariffe dei pacchi postali, mediamente considerate, erano di 8,20 superiori ai diritti di privativa, pure mediamente considerati, nel 1952 le stesse tariffe sono di appena 4,94 superiori, il che dimostra ancora una volta come i diritti di privativa non abbiano avuto negli aumenti verificatisi in questi ultimi anni il medesimo aumento delle tariffe, ma siano stati maggiorati assai più sensibilmente di quelli.

La privativa sembra, insomma, difesa oltre il giusto limite, quando è a tutti noto il contributo determinante che ad un regolare svolgimento del collettame danno i trasportatori privati autorizzati dall'amministrazione a trasportare i pacchi in questione.

Il secondo problema riguarda la pretesa da parte dell'amministrazione, per me infondata, di diritti di privativa per pacchi che la posta, in realtà a ciò tenuta per legge, non accetta per il trasporto. L'amministrazione pretende appunto l'assoggettamento ai diritti di privativa dei pacchi, che sono, sì, inferiori a 20 chilogrammi, ma che per la loro, ad esempio, voluminosità non vengono accettati dagli uffici postali. Non si comprende in questi casi perché l'amministrazione mantenga un diritto di esclusiva, quando essa stessa tale esclusiva dimostra di non volere, rifiutando il collo che le viene presentato per la spedizione. È evidente come, verificandosi il caso accennato, l'utente non abbia facoltà di scelta tra la spedizione a mezzo posta e, quindi, senza pagamento dei diritti di privativa e la spedizione a mezzo di concessionario privato, pagando i diritti predetti. È giusto che questo accada? Se non è giusto, intervenga il ministro nel modo che riterrà migliore per eliminare l'ingiustizia.

Il terzo problema contempla le modalità di annullamento dei francobolli apposti sui plichi, che accompagnano le merci caricate su autotreni. Le merci caricate dai trasportatori su autoveicoli sono, come è noto, di solito accompagnate da plichi, ora suggellati ora aperti, che contengono particolari istru-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

zioni del mittente al destinatario e, comunque, comunicazioni che è necessario arrivino contemporaneamente alla merce. Su detti plichi, soggetti alla privativa postale, debbono essere regolarmente apposti i francobolli. Il trasportatore deve anche provvedere a far annullare questi francobolli, presentando i plichi all'ufficio postale del luogo di partenza. Ciò deriva chiaramente dalle disposizioni vigenti. L'articolo 1 del codice postale (approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, numero 645) dispone che appartengono esclusivamente allo Stato i servizi di raccolta, trasporto e distribuzione della corrispondenza epistolare. L'articolo 35 successivo fissa le penalità per chiunque trasporti corrispondenza in contravvenzione all'articolo 1. L'articolo 37 elenca i casi in cui la disposizione dell'articolo 35 non si applica, e l'articolo 20 del regolamento dei servizi postali (approvato con regio decreto n. 689 del 18 aprile 1940) dispone che, ai sensi dell'articolo 37 del codice postale, sono consentiti il trasporto ed il recapito di corrispondenze, per le quali sia stato soddisfatto interamente il diritto postale mediante francobolli debitamente annullati da un ufficio postale con l'impronta di macchine affrancatrici.

Senonché gli autotreni partono dalle più diverse località non in orari prestabiliti, ma nel momento in cui il carico è completato e, quindi, anche nelle ore in cui gli uffici postali sono chiusi, per cui non rimane che attendere l'apertura degli uffici o violare la norma.

Lo sviluppo ed il rapido svolgimento dei traffici moderni su strada postulano evidentemente un aggiornamento delle indicate disposizioni, perché non è pensabile che le partenze dei carichi debbano essere ritardate per lo adempimento della formalità innanzi ricordata. Si può benissimo concedere allo stesso trasportatore la possibilità di annullare i francobolli con timbro ad inchiostro indelebile, da cui risulti la data della bollatura; ma imporre che si debba attendere, ad esempio, dalla sera alla mattina, che l'ufficio postale si apra per annullare i francobolli e ritardare così di molte ore la partenza dei carichi, è cosa che mal si adegua all'interesse della generalità. Su questo inconveniente è stata ripetutamente richiamata l'attenzione dell'onorevole ministro delle poste e telecomunicazioni, ma egli ha ripetutamente dichiarato che, modificandosi l'attuale sistema, l'amministrazione si priverebbe dell'unico mezzo cautelativo in suo possesso, cioè della verifica dell'adeguatezza dell'affrancatura applicata sugli oggetti di corrispondenza e del relativo annullamento

con i propri mezzi. Ha, inoltre, aggiunto non ritenere che dalla coincidenza dell'orario di partenza con quello dell'apertura degli uffici postali possano derivare gli intralci lamentati.

Ma è evidente come alla prima osservazione si possa rispondere che l'esiguità del costo del francobollo da applicare sul plico che accompagna la merce non offre convenienza di rischiare le pene previste per chi viola la privativa. Nessun trasportatore, impegnato in ben più gravi responsabilità nell'espletamento della sua attività, andrebbe incontro a rilievi degli organi di vigilanza, del cui zelo non possiamo che compiacerci, per 25 o 50 lire di francobolli. Si pensi, onorevole ministro, alle decine e spesso centinaia di migliaia di lire per diritti di privativa sui pacchi postali, che il trasportatore paga a mezzo di marche, che applica sui bollettari prescritti, annullandole egli stesso con i propri timbri e si pensi alle decine e spesso alle centinaia di migliaia di lire per l'imposta sull'entrata, che il trasportatore paga a mezzo di marche. È noto che per le entrate derivanti da trasporto effettuato con mezzi propri l'imposta si può pagare con tale sistema, anche se l'importo del tributo supera le lire 2 mila che applica sulle fatture, annullandole egli stesso con i propri timbri. E lo stesso discorso vale per le imposte di bollo e per la tassa sui documenti di trasporto.

Per quanto riguarda la seconda osservazione, non si può condividere, a mio avviso, il parere del ministro, perché è proprio la non coincidenza dell'orario di partenza degli autotreni con quello dell'apertura degli uffici postali che determina ritardi oltremodo dannosi.

L'attività del trasportatore è un'attività complementare: egli attende che gli operatori economici completino il loro lavoro durante la giornata, e poi, nella notte, mentre gli altri sostano e riposano, provvede al trasferimento della merce. È tutto tempo che si guadagna e che dà alle attività economiche quel ritmo accelerato, che è una delle conquiste del progresso, che caratterizza la nostra epoca.

Sono temi vecchi e logori, ma chi ne parla ha spesso l'impressione che la sua sia *vox clamantis in deserto*. Accade allora che il trasportatore, che vive nella realtà, spesso dura, sempre difficile del suo lavoro, vada avanti egualmente per la sua strada (e qui la strada torna veramente a proposito) e si decida così a partire senza attendere che scatti l'orario di apertura degli uffici postali, e, rischio per rischio, decida addirittura di non apporre sui plichi i francobolli, violando la legge postale,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

ma procurando in tal caso anche un danno concreto all'amministrazione.

Vi sono, insomma, onorevole ministro, operatori economici, che, dovendo lavorare di notte, mentre gli impiegati postali dormono, le fanno rilevare che non intendono sottrarre nulla allo Stato di quanto è allo stesso dovuto e la pregano solo di esaminare come sia possibile conciliare il loro interesse con quello dello Stato.

I suoi funzionari, onorevole ministro, da lei incaricati di riesaminare attentamente questo grosso, straordinario, complicatissimo problema, rispolverata una vecchia pratica, non hanno saputo fare altro che pregare quegli operatori di riposare pure essi durante la notte e attendere che si apra l'ufficio postale, perché solo così lo Stato è sicuro che il francobollo sarà apposto sui plchi. L'operatore, che pure vuole rispettare la legge — lo ripeto — finisce con l'infischiarne e parte: non può restare in attesa del pagamento di pochi francobolli, mentre può percorrere assai utilmente centinaia di chilometri.

Onorevole ministro, trova così irrisolvibile questo problema? La prego ancora una volta di richiamare a lei questa pratica e di riesaminarla con la sua saggezza. È possibile che un ministro delle poste come lei non riesca a trovare la via?

L'ultimo problema concerne l'annullamento delle marche da bollo delle cambiali da parte degli uffici postali. Gli operatori interessati hanno avanzato la proposta che sia gli uffici del registro che gli uffici postali siano autorizzati ad annullare le marche da bollo apposte sulle cambiali-tratte emesse dalle ditte a carico della propria clientela. La proposta, che ha lo scopo di assicurare un più rapido svolgimento dell'attività commerciale, offre evidenti vantaggi, soprattutto di tempo, ai privati operatori, i quali così non dovrebbero più per la formalità di cui trattasi affluire ai soli e pochi uffici del bollo straordinario, e ne sarebbero avvantaggiati anche gli uffici finanziari, i quali non potrebbero non avvertire, ai fini della propria funzionalità, il positivo effetto del minore affollamento. Estendendo, d'altra parte, la facoltà agli uffici postali di annullare le marche da bollo sulle cambiali-tratte, si eviterebbero evasioni e dubbi sulla cosiddetta data certa, in quanto si continuerebbe ad avere la garanzia dell'annullamento prima dell'emissione delle cambiali-tratte. Sull'argomento ho presentato il 27 marzo scorso al ministro delle finanze una interrogazione. Il ministro ha risposto che le

tariffa allegata al decreto presidenziale 25 giugno 1953, n. 4928) prescrivono tassativamente che la formalità dell'annullamento delle marche per cambiali deve essere eseguita esclusivamente dagli uffici del registro. E sta bene. Conoscevo anche io questa disposizione di legge. Ma io ero intervenuto per pregare il ministro di esaminare se non si potesse modificare questa norma, perché la vita cammina. Il ministro dice: « Non si ritiene opportuno procedere ad una modifica legislativa delle disposizioni contenute nel richiamato articolo 5, in quanto l'ufficio del registro, nel procedere alla detta formalità, deve accertare la regolarità del tributo da corrispondere in relazione all'ammontare ed alla scadenza della cambiale, compito questo che non può essere attribuito che ad uffici finanziari ». Signor ministro, la vita cammina, e mentre la vita cammina purtroppo io ho l'impressione, ed il pubblico ha l'impressione, che talvolta gli uffici non camminino. Io la prego anche qui, signor ministro, di prendere un po' gli accordi col collega delle finanze e vedere di intervenire. Potrebbe — ma forse chiedo troppo — occuparsi di questo problema per esempio quell'istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, organo tecnico-scientifico del Ministero, il cui potenziamento, come bene rileva il relatore, si deve alla politica lungimirante dell'onorevole Jervolino. Che ne pensa il signor ministro?

Passo ora alle concessioni telefoniche. Non so che cosa sia stato fatto altrove, ma debbo dichiarare che sono molto lieto di quello che è stato fatto nella regione molisana, che mi ha eletto. La «Timo» ha impostato e condotto a buon punto nel Molise nel corso del 1955 un piano veramente eccezionale di opere, diretto ad una radicale trasformazione del servizio telefonico nell'intera regione. Esso tende a trasformare il servizio telefonico urbano da manuale in automatico in tutti i centri maggiori e minori dell'intera regione. All'inizio del 1955 il solo capoluogo di provincia fruiva di questo servizio automatico.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ormai questo servizio esiste in tutta Italia.

COLITTO. Da noi, però, ancora non è stato attuato.

Il piano tende altresì alla introduzione della chiamata automatica anche nel servizio interurbano con le teleselezioni.

A programma ultimato, qualsiasi abbonato potrà chiamare ogni altro abbonato della provincia con la semplice manovra del proprio disco. Le comunicazioni si svolgeranno

così con effettuazione immediata, con orario esteso alle 24 ore e con la più completa garanzia del segreto.

Il nuovo assetto del servizio prelude, inoltre, alla possibilità, che dovrebbe essere realizzata in una fase successiva, di estendere le teleselezioni anche al traffico uscente dalla provincia di Campobasso verso Pescara, che è il centro nazionale di transito per le regioni degli Abruzzi e del Molise.

Miglioramento di servizio ed estensione di orario dovrebbero infine essere realizzati nei posti telefonici pubblici, a vantaggio di coloro che non dispongono dell'apparecchio in abbonamento.

I lavori relativi, iniziati nella primavera del 1955, sono già in fase di avanzata esecuzione, e molte delle nuove centrali automatiche nei capoluoghi di comune sono entrate in funzione, mentre delle altre è in corso o sta per essere prossimamente iniziata la installazione. Si tratta non di un'opera di ammodernamento e potenziamento degli impianti prima esistenti, ma della creazione *ex novo* dell'intero complesso telefonico nel Molise, fatta solo eccezione del già esistente impianto automatico del capoluogo e di una parziale utilizzazione della rete interurbana aerea, che collegava i vari comuni.

Sulla scorta delle direttive del piano regolatore telefonico nazionale, elaborato in concorso tra le società telefoniche concessionarie ed il Ministero delle poste e telecomunicazioni, la provincia di Campobasso è stata divisa in 2 distretti, in 27 settori ed in 52 reti urbane comprendenti ognuna 1 o più comuni.

Fermo restando il concetto che nell'ambito di ogni rete urbana le conversazioni tra abbonati sono completamente gratuite, una notevole innovazione nel campo tariffario verrà introdotta con il nuovo assetto degli impianti per quanto riguarda le comunicazioni nell'ambito del settore. Le comunicazioni tra le varie reti del settore saranno tassate con la tariffa interurbana più bassa (fino a 15 chilometri), anche quando la distanza superi tale limite.

Sempre nell'ambito del settore, inoltre, verrà introdotta in via sperimentale la cosiddetta « tariffa ciclica », ossia una forma di tassazione, la quale, anziché essere basata sulla tradizionale unità di 3 minuti, commisurerà l'addebito alla durata effettiva della conversazione in base alle registrazioni di appositi contatori, consentendo così sensibili alleggerimenti di spesa a chi sarà in grado di contenere la conversazione nei limiti di tempo più ristretti.

Per il traffico uscente dal settore e diretto al centro di distretto o ad altri distretti, la tariffa sarà la medesima tanto se la comunicazione parte dal centro settore come da qualsiasi altra località del settore stesso, non venendo a questo effetto conteggiato il tratto di circuito interurbano che si svolge nell'interno del settore.

Un primo problema ha dovuto la Timo affrontare e risolvere per lo svolgimento del programma: reperire ed approntare i locali, che dovevano essere sede delle nuove centrali automatiche. Se si considera che le centrali da installare saranno in totale poco meno di un centinaio, e che occorrono locali con particolari requisiti per ubicazione, assenza di umidità, facile raccordo alle reti esterne, è agevole rendersi conto come si tratti di problema non semplice, alla soluzione del quale hanno per altro volenterosamente collaborato i comuni, tanto che ormai tutte le sedi possono considerarsi assicurate.

Raggiunto il collegamento con l'installazione delle nuove centrali automatiche per un totale iniziale di oltre 3 mila numeri di utenti, escluso il capoluogo già automatizzato, si è presentato il problema del rifacimento e dell'adeguamento delle reti urbane di distribuzione nei singoli abitati, reti che si stanno costruendo a tempo di *record* con sviluppo di cavi sotterranei nei centri maggiori ed aerei nei centri minori, per un totale di oltre 2 mila chilometri-coppia.

Per realizzare, poi, il collegamento dei centri di settore coi rispettivi centri di distretto e di questi fra di loro, sarebbe stata quantitativamente e qualitativamente insufficiente la rete interurbana di linee aeree su pali prima esistente, imponendosi per le nuove esigenze del traffico automatico una ben maggiore disponibilità di circuiti e un alto grado di sicurezza dei medesimi. Una adeguata soluzione di tale problema è stata trovata con l'impiego su vasta scala del mezzo tecnico « ponte radio », che ha permesso di realizzare una vera e propria rete « a fascio ».

Questa rete di ponti radio, che crea l'ossatura principale del nuovo complesso interurbano, si estende alla intera regione, facendo capo ad un certo numero di stazioni terminali e intermedie, dalle quali si diramano, per le più brevi distanze, linee aeree, anche queste potenziate con aumento di circuiti da utilizzare in bassa ed alta frequenza.

In una zona avente le caratteristiche del Molise, con la sua orografia accidentata, coi noti andamenti meteorologici del periodo invernale e con la rete stradale piuttosto limi-

tata, è facile vedere quale radicale miglioramento rappresenti la via dell'etere, che non conosce gli effetti delle bufere e delle neviccate rispetto ai pesanti tracciati delle palificazioni inerpicantisi sui monti; ma anche l'impianto dei ponti radio, ormai ultimato, con la scelta delle sommità aventi fra di loro visibilità diretta, con l'erezione delle antenne e con la installazione delle apparecchiature terminali ha costituito un settore di lavoro di particolare impegno e delicatezza, affrontato per altro senza esitazione, sulla scorta di esperienze già acquisite con questo modernissimo mezzo di trasmissione, soprattutto in vista delle possibilità future, che vengono assicurate con detto sistema.

Con l'entrata in funzione dei ponti radio lo sviluppo della rete interurbana nel Molise, che all'inizio del programma non raggiungeva 1.500 chilometri, viene portata ad oltre 7 mila chilometri circuito (comprese le diramazioni terminali in linea aerea). Ma il vantaggio principale consiste in questo, che tale rete potrà essere man mano adeguata — praticamente, potrebbe dirsi, senza limiti — a tutti i prevedibili sviluppi del traffico, con progressivo aumento di circuiti nelle singole tratte della catena, conseguendo così anche le migliori condizioni di rendimento economico del sistema di trasmissione interurbana.

Naturalmente, come tutto ciò che si è descritto non ha potuto essere opera di un giorno, così non si potrebbe pretendere di conoscere tutti i vantaggi della nuova sistemazione generale fino a che, ultimati i lavori, non si sarà messo a punto l'insieme del vasto complesso di automatismi, tutti fra loro collegati e interdipendenti e fino a che gli stessi utenti non si saranno resi pienamente conto delle possibilità loro offerte e delle nuove modalità del servizio.

Mi pare opportuno, passando dal particolare al generale, sottolineare la necessità che si addivenga senza ulteriore ritardo ad una concreta decisione in merito al problema del rinnovo o meno delle concessioni telefoniche.

La questione dei telefoni e della loro gestione pubblica o privata è coeva, quasi, dell'unità d'Italia, sicché, come è stato giustamente scritto, a sfogliare le cronache si rivive, sotto il profilo politico-economico, gran parte della storia patria. In base alla legge del febbraio 1923 ed ai capitoli di concessione del 1925, lo Stato si obbligò a non esercitare per trent'anni il diritto di riscatto degli impianti. Il termine è scaduto il 31 maggio 1955. Donde la polemica fra coloro, i quali esigono che lo Stato eserciti tale diritto per

procedere alla unificazione nazionale del servizio telefonico, in forme direttamente o indirettamente pubblicistiche, e coloro i quali, ammaestrati dalle negative esperienze del periodo 1907-1925, chiedono che sia mantenuto il presente regime privatistico e concorrenziale, salvi tutti gli opportuni ritocchi, idonei ad assicurare allo Stato i maggiori poteri di controllo, preventivo e repressivo, sulle società concessionarie, ai fini della migliore gestione di un servizio di pubblico interesse. Quale che sia la decisione da prendere, bisogna prenderla, perché è chiaro che, perdurando la situazione di incertezza, come si esprime il relatore, e di attesa, aperta dalla scadenza delle precedenti concessioni, e perdurando la facoltà di riscatto da parte dello Stato, le attuali concessionarie non si trovano in grado di impostare quella politica di ampliamento e rimodernamento degli impianti, che logicamente richiede programmi a lunga scadenza e che corrisponde alle necessità dell'utenza e dello sviluppo civile ed economico del paese.

Non occorre dire, onorevole ministro, che noi liberali siamo per la continuazione del sistema di concessione, con il servizio oggi affidato a società di prevalente capitale statale talune e di prevalente capitale privato le altre, comunque tutte quante operanti con criteri industriali e in regime di gestione e di legislazione privatistiche.

Siamo per tale sistema, perché abbiamo anche la possibilità, fra l'altro, di fare dei raffronti fra la qualità media di servizio e gli esiti di esercizio economico delle società predette con la qualità media di servizio e con gli esiti di esercizio dell'azienda di Stato.

Senza soffermarci oltre, comunque, su tale raffronto, l'importante è, ripeto, che si addivenga ad una decisione per un diverso ordinamento oppure per la conferma dell'ordinamento attuale per un lungo periodo, onde si possano impostare ed attuare i programmi di investimento, che il paese richiede.

Non ho altro da aggiungere. Vi sono solo da aggiungere le lodi più vive per il relatore onorevole Troisi, per l'impostazione della sua relazione, la chiarezza e la precisione, con le quali ha esposto i problemi, dei quali si è occupato, e vi è da aggiungere la preghiera al ministro, che lodiamo fervidamente per quello che ha fatto e farà nel settore a lui affidato, di esaminare con la consueta diligenza e la solita passione i problemi di cui ho innanzi parlato.

Dichiaro, chiudendo questo mio breve e modesto dire, che mi unisco al relatore nello auspicare un sempre maggiore potenziamento

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

dei servizi postali e delle telecomunicazioni nell'interesse superiore economico ed etico del nostro paese. (*Applausi*).

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

CERVONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la possibilità di parlare di questo bilancio in questo momento credo che ci sia di somma importanza soprattutto per la trattazione del tema fondamentale e ricorrente, cioè il riordinamento degli uffici del Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Tale tema non è stato trattato dall'onorevole relatore, non certamente perchè l'ha considerato poco importante, ma perchè indubbiamente nella sua trattazione l'ha considerato sufficientemente discusso nei bilanci precedenti. D'altra parte, egli ha cercato di portare una soluzione al problema dando proprio alla sua relazione una distinzione così come non si poteva non fare in quella che era l'azienda delle poste e telegrafi e l'azienda dei telefoni. D'altra parte bisogna notare e ricordare che proprio questa mattina un giornale di Roma parla di una minaccia di sciopero generale dei postelegrafonici qualora non fosse garantita una determinata posizione almeno di una parte dei dipendenti di questo Ministero; e sembrerebbe proprio che questa presa di posizione, uscendo detto comunicato nello stesso giorno in cui iniziamo la discussione del bilancio, vorrebbe significare un'azione diretta a premer la mano del Parlamento per una soluzione piuttosto che per un'altra.

Penso invece che, in una materia così delicata, la nostra serietà, soprattutto la nostra possibilità di essere obiettivi, dovrebbe essere al di sopra di qualsiasi posizione, sia pure sindacale.

Mi intratterrò soprattutto sul tema, o meglio sull'interrogativo: duplicità od unicità delle aziende? La questione è stata lungamente trattata ed ho qui i testi che andrò citando per cercare di portare e di confortare il mio pensiero anche su questo problema.

Sembra che il problema sia stato aggravato dal diffondersi della voce che sia già pronto un disegno di legge che dà allo interrogativo dianzi accennato una soluzione nel senso della unicità dell'azienda. E poichè tutto ciò appare contrario a quanto sinora si è detto da rappresentanti dell'uno e dell'altro ramo del Parlamento, nonchè da eminenti rappresentanti del Governo, indubbiamente questa diffusa voce (non so quanto autorizzata o quanto avallata) ha creato un allarme soprattutto motivato dal fatto che, dopo tan-

ti pronunciamenti e dichiarazioni, si viene a dare una soluzione completamente contraria a quella già prefissata.

D'altra parte, oltre alle dichiarazioni di uomini del Parlamento o del Governo, vi è una posizione obiettiva che non possiamo trascurare, la quale propende maggiormente per un'altra soluzione anzichè per quella, e che rappresenta il parere di molti (non escluso il modesto parere di chi vi parla) che sono contrari a quella soluzione, se quella è la soluzione del disegno di legge predisposto dal Governo. Di qui l'allarme, dicevo.

Mi si consenta di far riferimento all'ordine del giorno da me presentato in sede di discussione del bilancio 1953-54, in cui facevo presente come la relazione dell'VIII Commissione si richiamava ad un voto espresso nel senso della distinzione delle due aziende e invitavo il Governo a presentare d'urgenza il relativo disegno di legge.

Il Governo espresse parere favorevole a quell'ordine del giorno dando atto che tale era la linea politica fino allora seguita e che, di conseguenza, non si attendeva altro che venissero superate determinate posizioni burocratiche, prima da una parte e poi dall'altra.

Credevo di non essere isolato in quella impostazione, anzi mi sembrava che la mia voce venisse ad aggiungersi a tante altre, per cui consideravo quasi superfluo il presentare un ordine del giorno che potevo ritenere superato da tante dichiarazioni che in materia erano state fatte.

Tuttavia, *ad adiuvandum*, credetti opportuno presentare quell'ordine del giorno, che, ripeto, fu accolto dal Governo.

Vorrei richiamare i precedenti della questione per dimostrare la esattezza della mia tesi. Già il 27 giugno 1951 l'onorevole Spataro, allora ministro delle poste e telecomunicazioni, diceva testualmente: «L'attività dell'amministrazione, come è a voi noto, si compone di due grandi branche delle quali l'una comprende i servizi di telecomunicazioni (telegrafici, telefonici, di radiodiffusione e televisivi) e l'altra comprendente i servizi postali.... Tutte queste attività sono svolte da due organizzazioni e aziende autonome, quella postale e telegrafica e l'azienda di Stato per i servizi telefonici. Una tale organizzazione — continuava l'onorevole Spataro — non è razionale e difatti è vivamente sentita da tempo la assoluta necessità di modificare tale struttura concentrando presso un'unica azienda tutti i servizi di telecomunicazioni». Ed aggiungeva: «Solo così sarà possibile attuare uno stretto coordinamento tra gli stessi

servizi e sfruttare nel modo più razionale e redditizio la tecnica e tutti gli altri elementi che essi hanno in comune o strettamente affini, dalle linee agli edifici e agli apparati, con esclusione di quelli terminali.... »

Alle stesse conclusioni pervennero sempre i relatori al bilancio del ministero e sull'argomento venne anche presentato dall'onorevole Vaccaro una proposta di legge. Sempre però e da tutti si prese atto della esistenza delle due aziende e si pensò, non già di abolirle, ma soltanto di coordinarle in modo che esse si completassero. Si pensò, cioè, per dirla con una parola di moda, al ridimensionamento delle due aziende. Questo anche lo scopo della istituzione di un ispettorato generale delle telecomunicazioni.

È vero che sono stati riscontrati degli inconvenienti nel funzionamento delle aziende, ma la esigenza di eliminarli ha portato alla necessità di nominare una commissione la quale volesse studiare un progetto di legge.

Più volte si è affermato che questo progetto di legge doveva dare la possibilità di discussione in sede governativa. È stato detto una volta che il progetto di legge per quanto riguardava il Ministero delle comunicazioni era pronto, però stava sul tavolo del ministro del tesoro; altra volta si è detto che il progetto doveva essere incorporato nei provvedimenti riguardanti la riforma burocratica. Perciò il fatto positivo vi è stato per parte del ministro competente, e le difficoltà che si incontravano non erano sulla tesi né sulla attività che il ministero competente doveva svolgere, ma invece dipendenti o dal Ministero del tesoro o dal fatto della strutturazione che doveva esser data alle varie branche ministeriali.

Questa tesi venne dibattuta fin dal 1948 dal ministro Jervolino alla Camera e quindi al Senato l'8 giugno 1949. Successivamente, il 31 gennaio 1950, quando lo stesso ministro Jervolino al momento di lasciare il dicastero diceva: « Il miglioramento definitivo e generale dell'amministrazione post-telegrafica è legato al progetto di riforma dell'azienda postale italiana e dell'azienda delle telecomunicazioni completato nel gennaio del 1949 e formante oggetto di apposito disegno di legge da tempo all'esame del ministro del tesoro per la necessaria adesione ». Così, il 13 giugno del 1950 alla Camera l'onorevole Spataro diceva: « I problemi delle telecomunicazioni non possono qui, come nel passato, essere risolti in modo indipendente. In particolare tutto quanto riguarda la costruzione e la manutenzione ordinaria delle linee aeree,

i cavi terrestri sotterranei, marittimi ed herztiani, l'approvvigionamento di materiali per la costruzione degli edifici e dei trasporti non possono non essere affidati ad un unico organismo al fine di evitare gravi inconvenienti e in ogni caso dispersione di mezzi e di denari ». Sempre l'onorevole Spataro il 13 ottobre 1951 si esprimeva più o meno nello stesso modo alla Camera e così pure il 12 giugno al Senato. L'onorevole Cassiani nella seduta del 29 maggio 1954 diceva: « Di conseguenza la situazione può considerarsi matura per portare a compimento la evoluzione del processo iniziato con la creazione dell'ispettorato generale delle telecomunicazioni e per attribuire a questo la definitiva figura e i poteri dell'azienda autonoma delle telecomunicazioni, operando il distacco dei servizi telegrafici e radio-elettrici dall'azienda delle poste per metterli, con gli affini servizi telefonici, sotto l'auspicata unica direzione che si gioverà della già esistente organizzazione, opportunamente corretta, della attuale azienda di Stato per i servizi telefonici ».

Oltre all'opinione dei rappresentanti del Governo ho qui la posizione di parlamentari di tutti i settori della Camera, espressi dal 1948 fino al bilancio dell'anno scorso.

Da parte di qualcuno è stato detto (mi riferisco alla relazione dell'onorevole Bima dell'anno decorso) come la relazione dell'anno scorso non possa rappresentare una soluzione. Il relatore, a mio avviso, ha il compito di prospettare i problemi, ma la soluzione di questi viene data soprattutto dalla discussione parlamentare.

Da tutto ciò appare chiaro che, a conforto della sua tesi, onorevole ministro, vi è stata sempre una linea di condotta, tant'è vero che, nei due rami del Parlamento, si è costantemente ammessa la duplicità delle aziende, con conseguente potenziamento e ridimensionamento delle stesse.

È vero che questa posizione ha avuto un oppositore in sede parlamentare: l'onorevole Scalia, il quale, l'anno scorso, sollevò alcune obiezioni che indubbiamente possono avere una loro fondatezza. Ma io sono dell'avviso che ogni cosa di questo mondo ha i suoi *pro* e *contra*: è difficile fare un taglio netto in materie in cui vi può essere un complesso di interessi diversi.

L'onorevole Scalia, cercando di spiegare la sua tesi, diceva che tre argomenti soprattutto si possono opporre alla duplicità delle aziende: 1°) i servizi che svolgono le poste e quelli che svolgono le telecomunicazioni sono affini e, come tali, debbono essere affidati ad una

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

sola azienda; 2°) la separazione dei servizi stessi non deve uscire dal campo dei settori specializzati, il che si può conseguire attraverso una organizzazione unitaria che tenga il giusto conto della distinzione dei servizi, senza ricorrere alla divisione dei settori; 3°) la separazione delle due aziende, così come vogliono i sostenitori di questa tesi, si opererebbe soltanto al vertice, ma non alla base, e ciò per evitare maggiori spese. Una tale divisione sarebbe innaturale.

Senza voler scendere in polemica con un carissimo collega quale è l'onorevole Scaglia, nello sforzo di portare un mio contributo alla soluzione di un problema così delicato, ho cercato di rendermi conto delle tre argomentazioni. Orbene, la prima, cioè quella relativa all'affinità dei servizi, non mi sembra probante, per il semplice fatto che, se ci mettessimo su questa strada, andremmo troppo al di là. Infatti, se per comunicazione dobbiamo intendere anche le comunicazioni stradali, quelle ferroviarie, allora dovremmo dire che sarebbe bene avere un'unica azienda. Se poi per comunicazione noi vogliamo intendere anche il trasferimento di notizie, allora entreremmo in un campo che potrebbe essere minato, per il semplice fatto che nel trasferimento di notizie rientrerebbe anche la radio, e allora entrerebbe in campo anche la competenza della Presidenza del Consiglio in questa materia.

D'altra parte, vi sono esempi del genere in altri ministeri. Prendiamo il Ministero dell'agricoltura: in periferia, pur avendo affinità di servizi, vi è un ispettorato delle foreste e un ispettorato agricolo, che sono due uffici completamente distinti, pur appartenendo allo stesso ministero. Quindi non è con questo che si possa far cadere una argomentazione. Per esempio, presso il Ministero dei lavori pubblici, esiste l'Azienda nazionale autonoma della strada che ha una organizzazione propria e che pur appartenendo al ministero svolge un complesso di lavori che non hanno alcuna relazione con quelli predisposti dai provveditorati alle opere pubbliche, e ciò anche perchè questa azienda ha dei compartimenti che esplicano la loro attività in periferia in modo distinto. Non credo, ripeto, che sia questa una argomentazione probante.

La seconda argomentazione che, a mio avviso, penso sia contro, come dire, il progresso del tempo, è completamente anacronistica. Infatti essa potrebbe essere valida esattamente per il contrario. Perchè se nel passato è stato necessario istituire due aziende, quando il servizio telefonico non era potenziato come

ora, malgrado quegli inconvenienti cui ho accennato prima, a maggior ragione oggi il servizio telefonico deve avere una propria organizzazione.

Altra argomentazione allettante potrebbe essere quella per la quale apparirebbe più opportuno un indirizzo unico. Ma anche negli altri ministeri, non è certamente il direttore dell'azienda che dà un indirizzo unico. Se un indirizzo politico viene dato, questo promana dal ministro, anzi ancora meglio dal Governo, su parere del competente consiglio di amministrazione, il quale ha tutti gli elementi di scelta per un indirizzo unico da seguire nell'una o nell'altra azienda. Del resto io credo che tutto ciò oggi avvenga, anche se con questo sistema si creano degli inconvenienti in altri settori.

Sempre dall'onorevole Scaglia è stata portata una terza argomentazione e cioè che occorrerebbe unità di indirizzo soltanto al vertice e non in periferia.

Ora, io mi permetto di osservare, e l'onorevole ministro me ne può dare atto, che se è difficile trovare tecnici preparati al centro che abbiano particolari capacità e senso di responsabilità per dirigere il servizio delle telecomunicazioni, come possiamo esigere che funzionari della periferia si assumano responsabilità alle quali non sono preparati? Mi si dirà: questa responsabilità potrebbe essere assunta dai direttori provinciali. Indubbiamente, essi sono funzionari meritevoli per tutti i rami di loro competenza ma, evidentemente, senza un'adeguata preparazione non potranno assolvere al loro compito. Infine altri argomenti possono essere portati per sostenere la tesi della duplicità delle aziende. Ora, l'attuale sistema a chi urta, a chi fa male? Non al personale, il quale mi sembra indirizzato verso ben altre soluzioni. D'altra parte non soltanto il personale deve stare a cuore, anche se trattando di temi così importanti l'uomo possa far sentire le sue pressioni, mentre le cose non possono compiere nessuna pressione. Noi dobbiamo guardare soprattutto all'efficienza dei servizi, perchè siamo qui al servizio delle cose pubbliche, anche se ciò può far dispiacere a qualcuno. Ora tutto questo sembrava essersi risolto quando ad un certo momento è venuta la bomba, come è stata definita, del disegno di legge che capovolge i termini finora seguiti. Qui si pone il problema del perchè. Tutto a questo mondo può essere mutato, ma naturalmente si dovrebbe pensare di cambiare in meglio. Ora il mutamento tende veramente al meglio? Non sembra che vi siano degli

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

elementi che ci possano portare ad una risposta affermativa.

In ultima analisi il problema sta tutto nel non considerare il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, onorevole ministro, come il ministero del riposo. Ella, meglio di me, può dar atto di ciò. Una volta in questa aula (l'onorevole Vigo ricorderà) successe un piccolo malinteso perchè da qualche banco si disse: ministero dei francobolli. Non credo assolutamente che sia più così. Si tratta di uno dei ministeri che ha maggiori responsabilità nell'ambito nazionale ed anche in quello internazionale, soprattutto per il settore delle telecomunicazioni.

Occorre quindi avere il coraggio di vedere queste cose con larghezza, con una visione di quello che sarà lo sviluppo futuro del settore delle telecomunicazioni. Abbiamo noi questo coraggio? Se l'abbiamo, dobbiamo creare un organismo adeguato, snello, che dia un po' di serenità a coloro che vogliono che l'Italia abbia un sistema idoneo e moderno di telecomunicazioni.

Finora mi sono soffermato sulla parte distruttiva delle obiezioni che sono state mosse, vorrei ora passare alla parte costruttiva. Vi sono dei problemi. In un determinato momento, avendo un'azienda unica, avremo a disposizione un complesso pesante. Occorre quindi procedere a uno snellimento dei servizi. Vi potrà essere — speriamo che non accadrà mai — un momento in cui la nazione attraversi un periodo di emergenza. Credo che in tale caso un'azienda *ad hoc* sarebbe molto più adeguata alla bisogna.

Desidererei che il ministro, se ciò non gli recherà noia, nella sua replica rispondesse alla seguente domanda: il progetto di riforma compromette o no il servizio telefonico? Mi sembra di sì, qualora il servizio telefonico sia trascurato.

Avrei un'altra domanda da porre all'onorevole ministro in merito alle concessioni, materia sulla quale l'onorevole La Malfa ebbe a svolgere un ordine del giorno su cui ella, onorevole ministro, ebbe a pronunciarsi. Anche ora ne ha parlato l'onorevole Colitto.

Se il Parlamento decidesse di fare gestire direttamente questi servizi dallo Stato, non avremmo ridimensionato l'azienda dei telefoni, ma avremmo tolto la possibilità di disporre di un'attrezzatura e di un ente capace di gestire questo servizio. È una domanda importante, che io pongo. Pertanto ritengo che, se non altro per questo argomento, sia opportuno temporeggiare e meditare il problema prima di giungere ad una decisione. Questa strut-

tura è stata creata con un decreto ministeriale che risale ad oltre 50 anni fa, cioè al 1904; da oltre 50 anni esiste questa azienda. Parlamento e Governo possono compiacersi della magnifica attrezzatura di cui sono state dotate le telecomunicazioni in Italia: tutto ciò lo ha fatto questa azienda autonoma e se lo ha fatto ieri non vedo perchè non possa continuare a farlo domani, magari potenziata e revisionata.

Non credo si possano muovere ulteriori obiezioni contro la duplicità delle aziende. In merito invito l'onorevole ministro a voler tranquillizzare — cosa che egli certamente farà — questa categoria con delle dichiarazioni; ma, al di là delle stesse dichiarazioni, la prego non solo di volerci dire una parola di conforto, ma anche di volerci dimostrare la volontà che nel prossimo bilancio non si abbia ancora a discutere questo problema, che dovrà essere finalmente superato.

D'altra parte, è bene ripetere in questa sede che non si tratta di creare due aziende, ma di assegnare a ciascuna di esse compiti, funzioni e limiti in relazione alle nuove esigenze ed al nuovo sviluppo dei servizi. Quando si pensi che queste due aziende hanno ben operato, appare chiaro che non la divisione ma la confusione può compromettere lo sviluppo in relazione alle necessità nazionali, soprattutto nel settore delle telecomunicazioni.

Si pensi — questo convalida la mia tesi — che nel dopoguerra avevamo una rete nazionale in cavi a coppie distrutta per circa il 70 per cento, mentre queste aziende con sforzi tenaci, grazie ai loro dipendenti ed all'indirizzo politico governativo, hanno potuto ripristinare tali linee: pertanto queste aziende hanno acquisito grandi meriti dinanzi alla nazione, ponendo le basi per la loro sopravvivenza.

È stato impostato e realizzato un grandissimo programma di sviluppo e di ampliamento della rete nazionale delle telecomunicazioni mediante la posa di una rete di cavi coassiali capace di decuplicare la potenzialità delle vecchie reti. detto complesso è costato oltre 60 miliardi. Quest'opera è stata realizzata dai dipendenti del Ministero che ella dirige. Tutto ciò rappresenta un ulteriore motivo di orgoglio.

Ma non ci si è fermati alla ricostruzione di quanto era stato distrutto; si è andati molto al di là, soprattutto nel campo della struttura organizzativa del ministero. Questo sforzo che ieri è stato compiuto, oggi va potenziato e non annullato. Se si pensi poi al

riordinamento degli uffici postali e a quello di tutti gli uffici periferici e ci si soffermi poi sul fatto che non vi è cittadina d'Italia che non abbia il telefono, bisogna dar lode al Ministero delle poste per aver raggiunto questo obiettivo attraverso le due aziende.

Lo sviluppo della telegrafia, della radio e della televisione esige che celermente, se non vogliamo rimanere una nazione arretrata, si ponga fine ad una polemica che partendo dai banchi del Parlamento e trasferendosi certamente sui banchi del Governo investirà inevitabilmente gli stessi dipendenti ministeriali, i quali indubbiamente discuteranno della sorte loro riservata. Tutto questo non tranquillizza evidentemente il lavoro di tanta e tanta gente la quale, invece di discutere sulla sorte riservata all'azienda, potrebbe più utilmente impiegare le proprie energie per il potenziamento dei settori cui è addetta servendo così utilmente la nazione. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I deputati segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione.

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

CERRETI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento si limiterà al problema delle concessioni telefoniche. Su tale questione, a mio avviso, prima di ogni altro avrebbe dovuto intervenire il ministro delle poste. È noto che da molti mesi sono state presentate sulla questione interrogazioni, interpellanze e mozioni, ma per una ragione o per l'altra (in ultimo anche le elezioni) non abbiamo potuto conoscere l'orientamento del Governo al riguardo.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Colpa vostra.

CERRETI. Non è colpa nostra. Anzi le faccio presente, onorevole ministro, che da parte mia, prima delle elezioni, vi è stata accettazione ad abbinare la discussione delle mozioni a quella del bilancio. Ma la discussione non vi fu prima delle elezioni, non per mia assenza o per quella di altri colleghi (anzi ricordo che l'onorevole Mancini venne espressamente a Roma dalla Calabria per discutere il problema), ma perchè il ministro mancò all'appuntamento.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. A me non è stato mai chiesto.

CERRETI. In realtà, in seguito alla discussione sul bilancio delle poste del decorso esercizio il Parlamento fu quasi unanime circa il non rinnovo del vincolo alle società concessionarie, cioè per l'utilizzazione della facoltà che deriva dalla scadenza degli accordi il 31 dicembre 1955, riesaminando la questione *ex novo* per dare una diversa gestione alle aziende telefoniche, compresa forse anche l'azienda di Stato. Ora, si sono perduti già sei mesi per fare uso dell'anno preventivo per poter decidere sulla materia. Il Parlamento aveva richiamato tre anni or sono l'attenzione del Governo sulla importanza della scadenza del 31 dicembre 1955.

Mi sembrò allora, leggendo almeno gli atti parlamentari, che il ministro onorevole Merlin avesse detto al Senato, e lo avesse anche accentuato con calore, che il Governo era pronto, che era tutto predisposto: si trattava soltanto, come si suol dire volgarmente, di scodellare il progetto, e quindi le concessioni avrebbero avuto un nuovo regime, quale non si sa, ma dal tono di quel discorso e di tutto il dibattito e dal voto del Senato mi parve intendere che il ministro si orientava per il non rinnovo dell'accordo alle società concessionarie, almeno in linea di massima. Adesso bisognerà dirci se da quella impostazione per lo meno teoretica si è fatto un passo indietro oppure se si mantengono le posizioni che si erano acquisite già da allora e se anzi si fanno maturare nuove condizioni: perchè queste nuove condizioni sono possibili, come cercherò di puntualizzare, benchè a grandi tratti, non volendo penetrare nella foresta del problema dei telefoni, con tutti i particolari, le cose che vanno e le cose che non vanno, chè queste sono molte di più, e quindi non prender molto tempo alla Camera.

Ora io debbo aggiungere che c'è una attesa in noi ed evidentemente, da quanto si legge sulla stampa, c'è una attesa anche nei nostri avversari, cioè in coloro che vorrebbero il rinnovo puro e semplice degli accordi in maniera che le concessionarie rimangano ancora per 10, 15, 20 anni padrone della loro politica finanziaria, economica, tecnica; e questa attesa non può essere delusa. Per quel che riguarda la mia parte politica debbo dire che noi non favoriremo la continuazione di questo giuoco a mosca cieca, ma che abbiamo interesse e siamo decisi a porre con chiarezza le questioni e a chiedere che la Camera si pronunci, se possibile in accordo col Governo che venisse con una proposta positiva alla

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

quale sarebbe sempre facile agganciarsi; o altrimenti contro, nel caso in cui il Governo continuasse a non avere una politica o a non manifestarla, per tema di nuocere alle concessionarie.

Ma credo che la necessità di trattare un po' più diffusamente anche nel corso del bilancio di quest'anno la questione delle concessioni telefoniche derivi pure dal fatto che vi è stata una minaccia, con un progetto dell'ufficio legislativo del Ministero, di soppressione dell'azienda autonoma statale, minaccia che ci ha allarmato da un punto di vista generale politico perchè rivolta a favorire le società concessionarie. Non vi è dubbio: si toglie di mezzo l'azienda autonoma, che sta a paragone delle possibilità su un piano diverso di quello dell'impresa privatistica, e si favorisce quindi una soluzione *a priori* delle società che vorremmo non potessero più esercire la gestione delle linee telefoniche in concessione attualmente. Ad una delegazione sindacale il ministro dette alcune spiegazioni ed assicurazioni; però vorremmo che questa volta il ministro ci dicesse come stanno esattamente le cose rispetto all'azienda di Stato, cioè chiediamo una assicurazione che di fatto ancora non è stata data, cioè che non c'è nessuna intenzione, in attesa di una riforma generale dell'organizzazione telefonica nazionale, di eliminare l'azienda autonoma di Stato e di non farle più svolgere la funzione che attualmente esercita.

Il secondo elemento che ci obbliga a puntualizzare con maggior forza le questioni nel dibattito di questo bilancio è la relazione Troisi. Non vi è dubbio che siamo di fronte ad una relazione notevole, seria, bene elaborata, diligente. Però ci sono nella stessa degli elementi preoccupanti, in quanto mi pare che essa rappresenti un netto passo indietro rispetto a quella titubante del relatore del precedente bilancio.

Da un lato si scorge una sottovalutazione dell'azienda di Stato. Pare si voglia dimostrare che l'azienda di Stato non conta, o non ha una funzione da esercitare, o non la esercita, ovvero non serve da paragone; perchè il relatore molto abilmente si limita a parlare di partite contabili di giro che non ci interessano affatto, o che possono interessare soltanto degli specialisti, dei tecnici della contabilità amministrativa. Nulla invece egli dice sul modo in cui l'azienda di Stato esercita la sua funzione, nè precisa se essa può dare al cittadino italiano la indicazione che domani, procedendosi ad uno sviluppo della parte statale e ad una riforma generale, sia pure

per i gradi, questa è la via giusta da seguire.

L'onorevole Troisi è molto intelligente; e lo ha dimostrato con il modo in cui ha presentato gli avvenimenti che portarono allo smantellamento delle posizioni statali dell'azienda telefonica nel 1923, dopo che vi era stata una intensa preparazione politica perchè quell'avvenimento si verificasse e in quella maniera. Si giunse perfino a dire — con l'avvento del fascismo al potere tutto era possibile — che i telefoni non erano più un servizio pubblico, che non rispondevano più ad un interesse generale, e che pertanto, a differenza di quanto accade per le poste e il telegrafo, per i telefoni si poteva fare a meno del controllo e della gestione statale; era anzi preferibile che vi fosse una emulazione, una concorrenza e quindi, essendosi lo Stato dimostrato un cattivo gestore, bisognava dare tutto all'industria privata.

A questo proposito vorrei ricordare all'onorevole Troisi che allora — e questo è il punto fondamentale — vi erano 50 società telefoniche private oltre quella statale; esisteva di conseguenza una grande confusione, nella quale giunse a tempo il fascismo per organizzare un regalo ricchissimo alla famiglia Pirelli, alla sua centrale e a tutti i suoi gruppi finanziari; regalo dovuto ai grandi servizi resi da tali gruppi al fascismo perchè esso potesse arrivare al potere. Si trattava, in sostanza, di un ricco pagamento che veniva fatto ai Pirelli per l'opera da essi svolta.

Ma noi ora facciamo parte di una Camera la quale è sorta proprio dalla lotta contro il fascismo, contro quel tipo di regime, ed evidentemente non possiamo prescindere da questo elemento politico: che la fine dell'azienda di Stato e la inaugurazione in pieno della politica delle concessioni coincide con l'avvento del fascismo al potere.

Ed allora sarebbe errato e stolto non riconoscere che questa grande famiglia Pirelli indirettamente, ed in un certo senso anche direttamente, influisce persino sull'azienda di Stato; perchè è vero che la gestione dei telefoni è una cosa di grandissima importanza — tant'è che ne parliamo e vogliamo giungere ad una soluzione positiva della questione —; ma conta anche di più quello che c'è dietro, cioè le industrie che producono gli apparecchi, i cavi, ecc., che esercitano i controlli ed hanno la gestione delle centrali di smistamento; insomma tutta la grossa finanza interessata a differenti fasi della produzione, che finisce poi con l'imporre una stessa politica all'organizzazione telefonica nazionale, sia per i

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

tipi di apparecchi, sia per i cavi, sia per tutta l'organizzazione del servizio e la sua manutenzione.

E nessuno ignora che questa manutenzione, anche per l'azienda dello Stato, è in mano a un gruppo Pirelli, e l'onorevole Jervolino, che credo sia favorevole a rimettere in mano alle società concessionarie tutta la organizzazione, non esitò a dire nel 1948 — certo allora l'atmosfera era un po' differente rispetto a quella di oggi — che si era creato un monopolio scandaloso attraverso una società specifica, appunto la Pirelli, che ha il monopolio delle stesse centrali dello Stato.

Mi permetto perciò di dire all'onorevole relatore che quando si vuol dare il senso dell'obiettività, prendendo i fatti ed esponendoli al pubblico o al legislatore, bisogna fare anche la parte del diavolo, bisogna cioè mettere su un piatto della bilancia pure tutto ciò che vi è da dire di male di queste aziende concessionarie, giacchè non è giusto dire tanto male dell'azienda di Stato in due pagine di relazione che sono certamente costituite da elementi tecnici (io non voglio dubitarne), ma alle quali poi non fa riscontro tutto il bene incondizionato che si dice delle società private per la modernizzazione degli impianti, la teleselezione, tutte le grandi cose che le concessionarie avrebbero realizzato, dimenticando di dire all'utente tutte le noie che si riscontrano, ad esempio dove vige il regime della Teti e che sono veramente gravi.

Vi citerò a questo riguardo un episodio curioso. Io sono oggetto di un trattamento da parte dell'azienda, certamente involontario, per cui il mio numero è preso di mira da tutti coloro che desiderano comunicare con il « Residence Palace »: richieste, proteste non servono a nulla; quando telefonano a quell'albergo, spesso ricevo la comunicazione io. Nulla si è potuto fare, salvo che ho ricevuto il consiglio di cambiare numero. Ed ho notizie di analoghe lamentele da altri utenti.

Non è dunque un servizio organizzato bene se, quando inconvenienti simili vengono segnalati, non si correggono: ciò vuol dire che vi è inefficienza. Ma questo, in fondo, non ha importanza, ciò che ha importanza è che gli utenti attendono tuttora per degli anni prima di essere allacciati, quando invece la convenzione fa obbligo che in trenta giorni dalla domanda l'utente venga soddisfatto. Ciò significa dunque che tali società concessionarie, o almeno una parte di esse, non sono in grado di rispondere ad una esigenza fon-

damentale, la richiesta dell'utente di avere l'apparecchio telefonico.

Le cose, dunque, non vanno bene; le decine di migliaia di richieste invase che esistono negli uffici della Teti, della Set ed anche delle società del nord, per quanto in proporzioni minori, costituiscono una situazione che non deve essere ignorata da una Commissione che voglia presentare le cose ai parlamentari in modo esatto.

Ma neppure questa è una cosa fondamentale. Se mai, cosa fondamentale è il sapere se noi in Italia continueremo ad avere una parte del paese che perdura, non dico in condizioni di zona depressa, ma in condizione di zona incivile, che non ha collegamenti.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
D'ONOFRIO

CERRETI. E il sapere se è lecito che vi siano dei parassiti sociali sotto l'egida della centrale della Pirelli che possano permettersi di lasciare migliaia di frazioni di migliaia di comuni senza rete telefonica, e ciò perchè lo allacciamento di quelle frazioni in zone povere, di collina o di montagna non rende. Queste concessionarie, essendo sotto l'egida del monopolio e agendo da monopoliste, corrono al maggior profitto e fanno gli allacciamenti di preferenza nelle zone urbane dove l'ammortamento è di breve durata, l'investimento è minore, le possibilità di reddito sono infinitamente maggiori.

Questa però è una politica che merita altro che la revoca delle concessioni in base all'articolo 42, merita un biasimo solenne del Parlamento italiano, perchè oggi siamo nel 1956, non più nel periodo tumultuoso del dopoguerra quando vi era tanto da ricostruire. Se in tutti questi anni si fosse fatta una politica di investimento sociale e non di investimento monopolistico, non vi è dubbio che la rete delle zone meridionali, delle isole e delle zone di montagna, sarebbe stata intensificata.

Questo è il delitto maggiore delle concessionarie. E perchè l'onorevole Troisi non ne fa menzione nella sua brillante relazione? Devo concludere che la cosa non lo preoccupa, e che quindi la relazione vuole obiettivamente tendere a mettere l'esca perchè il Parlamento riconosca che in fin dei conti conviene di più rinnovare le convenzioni oppure permettere che il vincolo si rinnovi di 10-20-30 anni? Noi diciamo che questo non è possibile per le ragioni anzidette e per altre: 1°) perchè contrariamente al fascista Belluzzo, la cui relazione servì a decidere della concessione del-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

le linee telefoniche ai privati, consideriamo i telefoni un eminente servizio sociale; 2°) perchè, essendovi una azienda di Stato e un altro gruppo di aziende nelle quali indirettamente lo Stato ha larghe partecipazioni, è possibile operare una riforma che porti ad una soluzione ragionevole ed obiettiva delle questioni; 3°) bisogna pure applicare (e per me è la questione di maggiore importanza) le indicazioni serie, obiettive ed intelligenti della commissione superiore, la quale dice che necessita riformare i telefoni italiani, adeguandoli all'ora e quindi creare un rammodernamento più accelerato; far cessare tutte quelle interferenze che oggi esistono a causa delle zone; creare una amministrazione unica, ma fondamentalmente creare una direzione unica dal punto di vista tecnico ed economico.

Il relatore obietta che facendo così si corrono certi rischi. È evidente che sempre nelle cose vi è il *pro e il contra*, vi sono i vantaggi e gli svantaggi, vi sono dei rischi da correre, ma non mai come quelli di lasciare una gran parte dell'Italia senza telefoni, non mai come quelli di lasciare questo servizio nelle mani di gruppi che hanno fauci potenti e che pensano solo al grosso reddito, non mai come quelli di permettere che di un servizio pubblico se ne faccia un monopolio privato contro lo Stato.

Quali potrebbero essere i difetti e gli inconvenienti? Si obietta che verrebbe meno la concorrenza e si creerebbe uno stato di monopolio. Ma perchè? Forse oggi il monopolio non è ermetico? Non soltanto vi è, infatti, il monopolio di zona, da zona a zona, dei gruppi produttori e dei gruppi gestori dei servizi, ma vi è anche una società che raggruppa tutti i concessionari, che sono uniti per presentare allo Stato le loro rivendicazioni e la difesa dei loro interessi che mai, o raramente, coincidono con gli interessi della collettività.

È notevole il fatto che, ponendo come argomento centrale quello della fine di ogni concorrenza, si addita il pericolo di avere tutti o stesso apparecchio fatto nello stesso modo, lo stesso filo e la stessa installazione. Ma credo che questo pericolo non vi sia, poichè vi è una larga base di costruzione in Italia, cioè una base di produzione cui è legato tutto il servizio dei telefoni, ed è interesse comune nostro che questa base di costruzione non si restringa, bensì si estenda ancora, che quindi i vari tipi vengano tutti messi in uso e che i migliori siano impiegati a preferenza di quelli che rendono peggiore il servizio.

Non vi è dubbio che, con una organizzazione centralizzata e poi decentrata nelle sue

espressioni regionali in un ente che possa fare una politica tecnica e pianificatrice moderna ed obiettiva, si ha la possibilità di porre in concorrenza le varie ditte costruttrici, anzichè rimettere i servizi in mano a queste ditte per le quali il problema del rinnovamento è secondario, in quanto sono sicure che dal primo dell'anno fino al 31 dicembre nessuno toglierà loro le concessioni.

La Erikson, gruppo finanziario svedese che opera nel meridione d'Italia, che pericolo corre oggi? Nessuno! Può fornire gli apparecchi migliori, in concorrenza con quelli belgi, francesi e svizzeri, che sono modernissimi, ma può anche dare le cose peggiori. In concorrenza con chi è l'Erikson? Con nessuno, poichè nella zona della Set non si accettano altri apparecchi che quelli prodotti dalla Erikson. Invece, si potrebbero utilizzare quegli stessi apparecchi fuori dalla zona, se sono migliori di quelli della « Fame » o della Siemens o di altre ditte produttrici.

Io ritengo che sia una favola l'argomento della fine della concorrenza con la creazione di una organizzazione moderna, razionale e ad unica direzione: è una favola per rallegrare i polli ma che non può piacere a parlamentari che siano abituati ad esaminare le questioni con la dovuta serietà e che sanno che la fine di un monopolio si verifica proprio dal momento in cui quel monopolio sa di non poter esercitare come una dittatura la sua funzione organizzatrice o produttrice o di manutenzione.

Si obietta altresì che si arriverebbe infine ad una situazione amorfa, senza possibilità di maggiori sviluppi. E perchè? Anzitutto, abbiamo una distribuzione diversa dall'altra, che impone anche dal punto di vista tecnico una serie di riguardi. Ciò genererà per forza di cose degli adattamenti e, quindi, delle discussioni e delle gare fra ditta e ditta, fra casa e casa di produzione. E poi, lo stimolo maggiore, che ad una impresa di questo genere potrebbe venire, sarebbe quello di giungere ad allacciare le zone che oggi non hanno nemmeno la possibilità di sognare di essere allacciate entro breve periodo, a breve scadenza.

Mi pare, insomma, che le concessionarie non stiano attraversando un momento molto bello e io credo che l'unico che ha sposato del tutto la loro causa sia quel direttore del giornale « 24 Ore » il quale polemizza offendendo assai villanamente uomini politici, parlamentari e giornalisti che non la pensano come lui, e ha trovato modo di contrapporre la relazione Trevisi alle presunte bestialità che diciamo noi, come se l'onorevole relatore non di-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

cesse anche cose perfettamente accettabili pure da noi. È vero che l'onorevole Troisi si dilunga, tra le possibili soluzioni, sull'ente telefonico nazionale per il quale mostra di avere una certa simpatia e vede nella nazionalizzazione da noi richiesta soltanto la possibilità di abolire i confini e di unificare gli impianti poichè subito dopo soggiunge che, nonostante tali vantaggi, la nazionalizzazione porterebbe alla fine di ogni concorrenza. Ma insomma non credo che l'onorevole Troisi meriti di essere preso come avallante della tesi del direttore di *24 Ore*.

Quanto alla nazionalizzazione, onorevole Troisi, essa non va vista nei termini in cui ella la pone. Occorre anzitutto dire che con essa si realizza veramente il piano di Stato nel quadro dell'articolo 43 della Costituzione. Inoltre, con la nazionalizzazione, si comincerebbe veramente a porre un servizio pubblico importante come quello dei telefoni al servizio della nazione, togliendo di mezzo i monopolisti. Naturalmente tutto ciò non dovrebbe essere inteso come creazione di un nuovo carrozzone di Stato, ma come la istituzione di un ente moderno, a struttura industriale efficiente, quindi staccato dalla burocrazia dello Stato, dalla contabilità generale, in modo da poter agire con tutta snellezza. In questo modo non vi sarebbe neppure da risolvere il problema del riscatto sul piano della valutazione dei costi attuali o dei valori di uso.

Se consideriamo il fatto che in contrapposizione alla vergogna di ministri fascisti che accettano nelle concessioni l'agganciamento alla clausola oro, e per il riscatto da parte dei concessionari delle aziende di Stato — e quindi degli impianti che erano stati costruiti a spese dello Stato — si accettò la semplice formula delle « lirette », se consideriamo questo notiamo tutta la mostruosità della impostazione e l'indicazione del regalo che il fascismo fece alla Pirelli. Vi sarebbe anche da obiettare che non è legittimo, serio, dal punto di vista democratico, accedere all'idea delle concessioni di considerare per il riscatto il capitale, le riserve, gli investimenti, cioè tutti i dati contabili e amministrativi che finirebbero col far triplicare il valore d'uso esatto degli impianti attuali delle due società da espropriare, di cui una solo in parte, poichè l'I.R.I. detiene il 17 per cento delle azioni.

Ma se consideriamo la vergogna imposta all'Italia per quanto poco fa ho detto, è legittimo non riconoscere neppure il valore d'uso, è legittimo tornare a valutare nell'esproprio i valori che oggi sono presentati al riscatto dello Stato come loro li riscattarono.

Sarebbe anche una ragione di legittimità oltre che di giustizia dare « *la pareille* » a questi avidi monopoli.

Questi approntarono, in un momento in cui il paese non poteva attraverso i suoi rappresentanti dire « no », soluzioni che costituivano un regalo di miliardi ai monopolisti. Oggi che il paese può parlare attraverso i propri rappresentanti, si può correggere quella infamia e fare un esproprio in base all'articolo 43 della Costituzione.

Voi direte: questo è troppo socialista o troppo sociale, come direi io. Potete pensare quello che volete, però dal punto di vista del ragionamento logico, se vale quello delle concessioni nella valutazione dei loro diritti, vale anche quello nostro nella valutazione dei nostri tempi come collettività, diritti che furono frustrati quando quegli accordi vennero stabiliti dal fascismo e che devono essere riconosciuti con tutte le correzioni d'obbligo oggi.

Comunque non è su questo problema che noi ci fermiamo, bensì su quello che si lega più direttamente alla unificazione telefonica.

Noi diciamo a tutti i gruppi della Camera: cerchiamo un accordo sulla base della costituzione di un ente autonomo e indipendente che abbia la sua direzione, la sua politica finanziaria economica e amministrativa, che abbia i suoi piani tecnici in base alle indicazioni della commissione superiore; in questo ente si porti il pacchetto azionario di tutti, compresa l'azienda di Stato.

Si arriverebbe ad un meccanismo snello, con la partecipazione maggioritaria dello Stato, che potrebbe usufruire di tutti i tecnici migliori oggi al servizio delle varie società; e dalla fusione di questi valori umani potrebbe venir fuori una direzione veramente egregia sotto il profilo tecnico, finanziario e amministrativo. Si arriverebbe a quella riforma telefonica che è indispensabile e che si preconizza da molti anni.

Ritengo che da questo punto di vista non ci si può accusare di demagogia, perchè noi, pur essendo favorevoli ad altra soluzione, riconosciamo che essa non può trovare l'accoglimento di tutti i settori o della larga maggioranza della Camera, dato che queste cose si devono fare a larga maggioranza.

E allora ricerchiamo una soluzione pratica che stia fra lo *statu quo* e la soluzione estrema: quella della nazionalizzazione, sì da giungere a risolvere il problema di fondo, che è quello della unificazione dei servizi, e che quindi permetta di distribuire equamente i redditi, incrementando con i redditi della parte più ricca della rete telefonica (settentrione e cen-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

tro-Italia) il meridione, le isole, le zone di montagna e quelle collinose.

Facciamo in modo che vi sia un ente il quale abbia la possibilità di fare appello alla mobilitazione del reddito sul piano obbligazionario; facciamo in modo che vi sia un organismo che abbia l'autorità tecnica e finanziaria sufficiente per poter affrontare i problemi così impegnativi che ci stanno davanti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Mi permetta una interruzione: ella toglierebbe anche alla azienda di Stato i telefoni che attualmente amministra?

CERRETI. In questo caso sì.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Quindi, faremmo un passo indietro.

CERRETI. Vi sono passi indietro che possono portare avanti. Con questo passo indietro si toglierebbe il monopolio ai privati, si creerebbe un organismo nel quale lo Stato avrebbe per lo meno il 65 per cento del capitale azionario, e si unificherebbero i servizi. Ecco in che cosa consiste il balzo avanti rispetto allo stato attuale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Si ricordi che questa idea fu da me sostenuta quando si istituì la Cassa per il Mezzogiorno; e fu proprio da voi combattuta perchè non ritenuta utile: si voleva statizzare allora!

CERRETI. Si felicitò quindi del progresso mio o del progresso suo?

Io dico che in questo momento dobbiamo trovare soluzioni pratiche obiettive. Per prima cosa la Camera deve dire no al rinnovo del vincolo decennale o ventennale, anche con tutti gli accorgimenti che ci illustrò il precedente relatore e che l'onorevole Troisi ha avuto il buon gusto di non ripetere: li ha solo accennati, ma è stato sufficiente per comprendere quali sarebbero le modifiche da apportare.

In secondo luogo occorre trovare la soluzione più opportuna affinché, senza l'esborso da parte della tesoreria di una lira, si giunga alla costituzione di questo ente comprensivo di tutte le società concessionarie e delle stesse reti statali.

In proposito debbo dire che il problema dell'azienda di Stato è oggetto di molti attacchi. Credo che esso potrebbe essere risolto organicamente con il mantenimento dell'azienda, migliorando i suoi servizi, migliorandone la direzione, facendo forse una politica più audace di quadri. Ritengo che a questo miglioramento si procederebbe anche più

celermente se si giungesse a nazionalizzare tutte le reti telefoniche ed a creare l'azienda nazionalizzata di Stato, però come ente industriale, gestito con criteri economici, finanziari e industriali moderni. Ma siccome su questo piano non credo che si formerà la maggioranza necessaria (e ciò risulta dalle mozioni, dalle interrogazioni, dalle risoluzioni che sono state presentate), occorre trovare una forma di ripiego che però non rappresenterebbe un passo indietro, anzi permetterebbe di creare le condizioni per uno sviluppo senza dubbio fertile, grandioso, di tutta la rete telefonica nazionale, e finirebbero con l'aver termine quelle specie di interferenze monopolistiche che ella, onorevole Jervolino, denunciò nel 1948 e che non sono diminuite, ma anzi sono aumentate. Basti considerare l'aggancio fra i vari gruppi finanziari legati alle società concessionarie, comprese quelle nelle quali vi è una maggioranza delle azioni o almeno una partecipazione dell'Iri, per avere un'idea esatta di che cosa si tratti. Infatti, si tratta di interessi formidabili, grandiosi che non ho bisogno qui di illustrare. Del resto, a proposito è uscito un interessantissimo opuscolo della « Site » che, attraverso due quadri sinottici colorati, illustra il groviglio di interessi che sono connessi a queste concessioni, delle quali è vittima la stessa azienda di Stato che finisce con l'essere autonoma per modo di dire. In ultima analisi, a dettar legge sul piano della produzione, sul piano dell'organizzazione e anche sul piano finanziario, finiscono con l'essere questi monopoli che hanno in mano tutte le concessioni interne comprese le concessioni di manutenzione e di apparecchiature, perchè l'azienda di Stato non ha una organizzazione propria che possa assolvere a questi compiti.

A mio avviso, il problema dei telefoni in Italia, al punto in cui noi siamo giunti, va visto con molta freddezza, il che significa porsi l'obiettivo di realizzare l'unificazione, di accontentare le richieste degli utenti, di travasare i mezzi finanziari per incrementare le reti dove sono deboli o crearle dove non esistono; di allontanare dalla direzione di un servizio pubblico interessi che sono contrastanti con quelli della collettività. Questi sono, secondo me, gli obiettivi da raggiungere e se nella Camera, come lo dimostrano le prese di posizione, vi è una maggioranza su questa linea, non mancherà da parte nostra l'appoggio e il nostro apporto ad una soluzione positiva e concreta.

Però, ci si intenda bene, noi non ci presteremo alla continuazione del giuoco, di

lasciar le cose come stanno perchè le concessionarie continuino a fare la loro politica. Non ci presteremo per due ragioni: prima di tutto perchè è maturo il tempo per non rinnovare questo diritto ammesso dal fascismo; secondo, perchè lo *statu quo* è la peggiore delle soluzioni, in quanto ritarderebbe gli investimenti, darebbe pretesto al capitale privato di non intervenire nelle società per paura che lo Stato, improvvisamente, riscatti ed espropri tutto, e creerebbe, infine, una situazione di insicurezza negli stessi lavoratori, i quali, ad un dato momento, anche se in piccolissimo numero, potrebbero preferire che le cose restino come sono, perdendo di vista i loro interessi di categoria che devono essere invece inquadrati nello sviluppo della rete telefonica nazionale. A ciò si deve aggiungere il controllo effettivo dello Stato sul servizio e la messa a disposizione della collettività di questi mezzi strumentali.

Vorrei dire anche che sarebbe necessario non sottovalutare, come ha fatto l'onorevole relatore, tutta la serie di inadempienze — che si possono elencare almeno a 22 o a 23, in grossi titoli — delle società concessionarie in questo periodo di 30 anni. Esse hanno fatto proprio quello che hanno voluto, senza che il controllo dello Stato fosse stato particolarmente vigile o tempestivo per correggere una cattiva direzione, un cattivo orientamento o inopportune interferenze. E questo lo dico a proposito dei controlli. Una delle tesi delle concessionarie è che creando un unico ente ed essendo tutta la rete nazionalizzata si finirebbe col perdere la possibilità effettiva di controllo.

Ora, non si mette in dubbio che sia stato effettuato un controllo amministrativo contabile e forse anche finanziario, ma non si può affermare che vi sia stato controllo dal punto di vista organizzativo, tecnico, dell'indirizzo — che è quello che più conta — della politica delle società concessionarie. Altrimenti non si sarebbero tollerate tutte le inadempienze che vi sono state e che io non voglio elencare singolarmente per non far perdere tempo alla Camera. È chiaro però che le inadempienze erano di tale gravità che in un caso vi è stato perfino un lodo, dal quale la Teti — tanto per rammentare una società concessionaria — fu condannata. Vi sono state delle inadempienze che in fondo hanno portato non dico a non soddisfare gli utenti — cosa che è comune e corrente — ma alla non osservanza della disciplina relativa alle comunicazioni fra zona e zona e a quelle interprovinciali; si è interferito senza rendere conto e

senza tener conto che le convenzioni non permettevano ciò.

La cosa più grave è che le concessionarie si sono prese tanta libertà con lo Stato (diciamo così per non individuare nè il Governo nè dei ministri) che ora non considerano neanche più ammissibile l'idea di una interferenza. Esse parlano oggi apertamente di dover loro rimettere tutto il patrimonio telefonico nazionale, perchè solo esse hanno la possibilità di sviluppare industrialmente il servizio, solo esse hanno capacità di investimenti, solo esse possono mobilitare il risparmio: in una parola solo esse ci sanno fare. Le concessionarie oggi non accettano neanche i modestissimi criteri limitativi di un tempo e, anche se li accettassero formalmente, nei fatti non li ammetterebbero, perchè si sentono di dominare con una padronanza tale che stabilire per esse dei limiti è cosa assolutamente irrealistica e impossibile.

A nessuno può essere sfuggita la campagna che è stata imbastita sulla stampa cosiddetta di informazione, campagna che ha assunto un maggiore sviluppo dal mese di ottobre dell'anno scorso. Si batte su due temi centrali: lo Stato è incapace di gestire le proprie aziende (vedi l'I.R.I.); nella Repubblica italiana il capitale privato, che ha dimostrato la sua grande iniziativa e che deve essere allo onore, deve avere tutti i diritti. Non si tollera perciò che vi siano dei ritardi nel decidere l'andata a Canossa e il riconoscimento alle società di un nuovo periodo di 20-30 anni, durante il quale lo Stato non procederà al riscatto.

Questa è una campana che ha un suono solo e va dal *Tempo* al *Globo*, al *24 Ore*, al *Corriere d'informazione*, giungendo anche ad alcuni organi politici.

Credo che noi siamo sotto l'influenza di un grosso ricatto da parte di grossi interessi che si muovono perchè non vogliono essere lesi, di grossi interessi che si premuniscono mobilitando anche forze di un certo peso per poter osteggiare una soluzione che si agganci all'interesse della collettività. Queste forze tendono soprattutto ad impressionare il Governo, costringendolo a non agire, a restare immobile, a non trovare nessuna soluzione. Fra queste tendenze io pongo anche — senza voler gettare la suspizione su nessuno dei partecipanti — il convegno tenuto nel Mezzogiorno per il personale della Set, convegno che non si può spiegare se non con la creazione di una atmosfera particolare, in cui si cerca di far credere che con la « irizzazione » la Set, la Teti e le altre società verranno a trovarsi nelle stesse condizioni in cui si trovano le industrie dello Stato,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

Indubbiamente i lavoratori telefonici meridionali sono sensibili a questi argomenti: essi si preoccupano del fatto che si vorrebbero trasferire tante aziende ad un ente che è già in dissesto, per cui temono nel breve volgere di tempo un ridimensionamento. In altre parole, si è creato un clima artificiale in cui queste panzane possono avere un certo credito.

Invece, basando la soluzione sull'invito all'unificazione formulato dalla commissione superiore, non si fa che spingere ad un incremento di tutte le attività telefoniche e della stessa produzione, rendendo possibile una maggiore prestazione di opera, la creazione di nuovo lavoro e di una maggiore sicurezza per i tecnici e per le maestranze.

Ma è stata messa in giro anche un'altra diceria e cioè che alcuni soprassoldi di cui godono, sia pure in misura modesta, i lavoratori delle aziende concessionarie verrebbero aboliti se si arrivasse alla nazionalizzazione. Ma nessuno in Parlamento ha chiesto quella soluzione, nessuno ha chiesto una riorganizzazione che faccia dei dipendenti delle aziende telefoniche altrettanti dipendenti statali; al contrario, ciascuno ha cercato di chiarire che anche con la statizzazione si arriverebbe ad un distacco dalla amministrazione e dalla contabilità generale dello Stato, seguendo particolari criteri per l'assunzione, la distribuzione, la guida, cioè per tutta la politica da seguire in merito alle attività telefoniche.

Dovevo chiarire questi due punti per scrupolo di coscienza perchè non tollero di essere confuso tra coloro che, per una tesi politica astratta, verrebbero a ledere in pratica gli interessi dei lavoratori. Invece gli interessi dei lavoratori e dei tecnici collimano con il problema di una riorganizzazione moderna ed unitaria della rete telefonica che tolga al monopolio le concessioni. I lavoratori ed i tecnici hanno interesse ad una soluzione organica, affidata ad un ente particolare, guidato nei modi da me dianzi esposti: questo significherebbe a breve scadenza un grande sviluppo di tutto il nostro servizio, un rammodernamento ed un progresso per portarci al livello dei paesi più progrediti del nostro. Si tratta, quindi, di rendere un grande servizio alla collettività ed in pari tempo ai lavoratori di questo importante servizio.

Infine mi permetto di fare osservare alla Camera che la soluzione della questione dipende in gran parte dalla posizione e dalla politica seguita dal Governo. Si tratta anzitutto di sapere se vi è o meno questa politica riguardo alla riorganizzazione della rete tele-

fonica, cioè se dobbiamo considerare il documento approvato dalla commissione superiore come un documento che rimarrà in gran parte lettera morta, quindi una enunciazione, o se invece, in conseguenza di quella impostazione d'urto scientifica, il Governo intenda risolvere il problema in un modo o nell'altro, possibilmente in maniera radicale, ma comunque almeno in modo graduale per una soluzione oggettiva che miri a far combaciare l'interesse pubblico con il servizio in questione, eliminando la forte influenza dei privati in questo esercizio.

In occasione della discussione del passato bilancio, l'onorevole Jervolino, con una saggia dissertazione — e l'onorevole Troisi è riuscito a dare la stessa dimostrazione riprendendo quasi alla lettera le argomentazioni dell'onorevole Jervolino — dimostrò che in fin dei conti giuridicamente il problema è nelle mani dell'esecutivo. Dal punto di vista formale, non metto in dubbio questa facoltà spettante al ministro, ma la metto in dubbio dal punto di vista politico. Oggi, né l'onorevole Braschi, né un altro ministro più di lui intemperante potrebbero assumersi la gravissima responsabilità di rendere un servizio ai monopoli o di togliere a questi le possibilità che hanno. È materia di governo, certamente; ma un governo serio, dato che vi è stato in Parlamento un larghissimo dibattito sulla questione, che dura da tre anni, dev'essere confortato dal giudizio delle due Camere. Mi rifiuto di pensare che un governo, tanto meno il Governo dell'onorevole Segni, non voglia sentire il parere del Parlamento su una questione tanto dibattuta, che ha acceso gli animi e che ha creato notevoli aspettative sia dal punto di vista sociale che da quello democratico.

Il giudizio del Parlamento vi dovrà essere, e vi sarà. Mi auguro che tale giudizio sia rispettoso di una democratizzazione della nostra struttura telefonica e della rimessa di questo servizio pubblico alla collettività perchè il servizio stesso possa meglio svilupparsi nell'interesse di tutti i cittadini. (*Applausi a sinistra*)

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (2213) :

Presenti e votanti.	344
Maggioranza	173
Voti favorevoli.	223
Voti contrari.	121

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Agrimi — Albarello — Albizzati — Alesandrini — Alicata — Alliata di Montereale — Amadei — Amatucci — Andreotti — Angelini Armando — Angelini Ludovico — Angelino Paolo — Angelucci Mario — Antoniozzi — Arcaini.

Baccelli — Badini Confalonieri — Baglioni — Baldassari — Baltaro — Barbieri Orazio — Bardini — Baresi — Barontini — Bartole — Basile Giuseppe — Bei Ciufoli Adele — Belotti — Beltrame — Berardi Antonio — Berloff — Bernardi Guido — Berry — Bersani — Berzanti — Bettinotti — Bettiol Francesco Giorgio — Bettiol Giuseppe — Bettoli Mario — Biaggi — Bianco — Biasutti — Bigi — Biagiandi — Bima — Bogoni — Boidi — Bolla — Bonino — Bonomelli — Bonomi — Borsellino — Bottonelli — Bovetti — Bozzi — Breganze — Bubbio — Bucciarelli Ducci — Buffone — Buttè — Buzzelli — Buzzi.

Caccuri — Caiati — Calandrone Giacomo — Calandrone Pacifico — Calasso — Campilli — Camposarcuno — Candelli — Cantalupo — Capalozza — Cappa Paolo — Cappugi — Capua — Carcaterra — Caroleo — Caronia — Cassiani — Cavallari Nerino — Cavallari Vincenzo — Cavallaro Nicola — Cavalli — Cerreti — Cervellati — Cervone — Chiarini — Chiarolanza — Cibotto — Clocchiatti — Codacci Pisanelli — Colitto — Colombo — Compagnoni — Conci Elisabetta — Corona Giacomo — Cortese Guido — Cortese Pasquale — Cotellessa — Cottone — Cremaschi — Curcio — Cuttitta.

Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — D'Amore — Daniele — Dante — Dazzi — De Biagi — De Capua — De Caro — Degli Occhi — Del Bo — Della Seta — Delle Fave — Del Vecchio Guelfi Ada — Del Vescovo — De Maria — De Martino Carmine — De Marzi Fernando — De Meo — D'Este Ida — De Vita — Diaz Laura — Di Bernardo — Diecidue — Di Nardo — Di Paolantonio — Di Prisco — Dominedò — D'Onofrio — Dosi — Driussi — Ducci.

Ebner — Elkan — Ermini.

Fabriani — Fadda — Faletra — Faletti — Farinet — Ferrara Domenico — Ferrari Francesco — Ferrari Riccardo — Ferrari Aggradi — Ferrario Celestino — Filosa — Fina — Fiorentino — Foa Vittorio — Folchi — Fora Aldovino — Foresi — Francavilla — Franceschini Francesco — Franceschini Giorgio — Franzo — Fumagalli.

Galati — Galli — Gallico Spano Nadia — Garlato — Gaspari — Gaudioso — Gelmini — Geraci — Geremia — Germani — Giaccone Gianquinto — Giraudo — Gitti — Gonella — Gorini — Gorreri — Gotelli Angela — Grasso Nicolosi Anna — Graziosi — Greco — Guariento — Guerrieri Filippo — Gui.

Helfer.

Invernizzi — Iozzelli.

Jacoponi.

Lacom — La Malfa — Lami — La Rocca — Larussa — Latanza — Lenoci — Li Causi — Lombardi Carlo — Lombardi Ruggero — Longo — Longoni — Lozza — Lucchesi.

Macrelli — Madia — Maglietta — Magno — Malagugini — Malvestiti — Mancini — Maniera — Manzini — Marangone Vittorio — Marazza — Marchionni Zanchi Renata — Marengli — Marilli — Martinelli — Martino Edoardo — Martino Gaetano — Martoni — Martuscelli — Marzano — Masini — Mastino del Rio — Mattarella — Matteotti Giancarlo — Maxia — Mazza — Menotti — Merenda — Merizzi — Messinetti — Mezza Maria Vittoria — Micheli — Montanari — Montelatici — Montini — Murdaca — Murgia — Musolino — Musotto.

Napolitano Francesco — Natali Lorenzo — Nicoletto — Nicosia.

Pacati — Pajetta Gian Carlo — Pajetta Giuliano — Pasini — Pavan — Pecoraro — Pedini — Pessi — Petrilli — Petrucci — Piccioni — Pignatelli — Pigni — Pino — Pirastu — Polano — Pollastrini Elettra — Preti — Priore — Pugliese.

Quarello.

Raffaelli — Rapelli — Reali — Repossi — Resta — Ricci Mario — Riccio Stefano — Rigamonti — Riva — Roberti — Romanato — Romano — Ronza — Rosati — Roselli — Rubeo — Rumor — Russo.

Sacchetti — Sala — Salizzoni — Sammartino — Sampietro Umberto — Sangalli — Sansone — Sanzo — Saragat — Sartor — Savio Emanuela — Scaglia Giovambattista — Scalfaro — Scalia Vito — Scarascia — Scarpa — Schiratti — Schirò — Sciaudone — Scoca — Scotti Alessandro — Secreto — Sedati — Selvaggi — Semeraro Gabriele — Semeraro Santo — Simonini — Sodano — Sorgi — Spa-

taro — Stella — Storchi — Stucchi — Sullo.
Tarozi — Taviani — Terranova — Titomanlio Vittoria — Tognoni — Tonetti — Tosi — Tozzi Condivi — Trabucchi — Treves — Troisi — Truzzi.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Venegoni — Veronesi — Viale — Vicentini — Vigo — Villabruna — Viola — Vischia.

Walter.

Zaccagnini — Zamponi — Zanibelli — Zannerini — Zanon — Zanotti.

Sono in congedo:

De' Cocci.

Pertini.

Viviani Arturo.

Si riprende la discussione.

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

SANGALLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo doveroso un ringraziamento al collega Troisi per la sua acuta e realistica relazione sul bilancio delle poste e telegrafi dell'esercizio finanziario in corso. Vi sono e vi si riscontrano felicissime diagnosi, intelligenti osservazioni ed appropriate argomentazioni. Basandomi su tale relazione, io mi soffermerò in modo particolare e quasi esclusivo su quanto concerne il servizio telefonico in genere e l'azienda di Stato dei telefoni in specie, di cui ha già parlato anche il collega Cervone.

Come è noto, l'attuale organizzazione per la gestione del servizio telefonico in Italia è mista; nel senso che l'azienda di Stato per i servizi telefonici gestisce le comunicazioni a lunga distanza, e alle cinque società concessionarie di zona, di cui dirò più oltre, sono affidati gli altri servizi interurbani e quelli urbani. In particolare l'azienda provvede in primo luogo alla gestione dei servizi interurbani non concessi all'industria privata; in secondo luogo alla costruzione di nuove arterie di telecomunicazione colleganti direttamente tra loro capoluoghi di provincia o di regione; ed in terzo luogo alla vigilanza, ai controlli e ad ogni altra attribuzione e facoltà riservata allo Stato per i servizi telefonici in concessione.

Per avere un quadro esatto sia dei precedenti storici che condussero alla creazione dell'azienda telefonica statale, sia delle ragioni di carattere funzionale, amministrativo e finanziario che consigliano non solo il mantenimento in vita della stessa ma riprovano anche la necessità assoluta e vorrei dire inderogabile di potenziarla, mi sia consentito dagli

onorevoli colleghi un breve e sommario sguardo al passato remoto e recente. Ciò non tanto per una inutile ripetizione di dati e di relazioni già precedentemente svolte anche in modo egregio ed encomiabile, quanto per avere fermo il principio che se una azienda, specialmente statale, ha i requisiti e le peculiarità di buon funzionamento, purché (si capisce) sorretta e potenziata, essa ha il diritto di eccellere nella sua potenzialità, il dovere di proseguire nella sua azione a vantaggio della collettività.

Rifacendomi ai precedenti storici, come ho detto, noi sappiamo che nel 1881 si accordava alla compagnia Bell la prima concessione, della durata di tre anni, revocabile in qualsiasi momento e senza alcuna indennità. Detta concessione comportava anche il pagamento a favore dello Stato di un canone di lire 18 per apparecchio. Altre concessioni furono in seguito accordate alle stesse condizioni. Pochi anni dopo invece, con la legge 7 aprile 1892, n. 184, veniva sancito il monopolio da parte dello Stato del servizio telefonico e la possibilità di affidarne l'esercizio in concessione per la durata massima di 25 anni, facendo salvo il principio dell'espropriazione dopo i primi dodici e senza alcuna indennità. Il decreto legge 5 maggio 1903, n. 192, dava poi la facoltà al Governo di impiantare ed esercitare direttamente linee telefoniche interurbane. In seguito, con la legge n. 306 del 1° luglio 1907 si autorizzava il Governo a riscattare le reti urbane e le linee interurbane.

Data da allora l'inizio dell'esercizio della cosiddetta gestione mista e la costituzione di una direzione generale dei telefoni presso il Ministero delle poste. I risultati però di questo esperimento non furono dei più felici, perché lo Stato si trovò di fronte a molteplici difficoltà che ne incepparono l'opera e si risolsero in un inevitabile peggioramento del servizio. Così si ebbero difficoltà a sistemare in un ruolo unico il personale con trascorsi di carriera e formazione diversissimi; difficoltà di reperire i mezzi finanziari indispensabili per tener dietro all'aumento vertiginoso della domanda di nuove utenze; e infine, difficoltà derivanti dai pesanti controlli e dalle formalità imposte dalle norme di contabilità dello Stato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

RAPELLI

SANGALLI. Veniva nominata nel 1910 una commissione, la quale prendeva atto delle deficienze riscontrate nella gestione statale

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

del servizio ed invocava idonei provvedimenti da parte del Governo con adeguati finanziamenti. Così che, per la logica inesorabile insita nelle cose, la legge che ho citato, quella numero 306 del 1907, trovava applicazione alla rovescia: i concessionari, anziché scomparire gradualmente, crescevano di numero e miglioravano notevolmente le loro vecchie posizioni.

Successivamente, nel 1916, era nominata una nuova commissione, la quale concludeva i suoi lavori formulando concrete proposte per il riordino e lo sviluppo del servizio telefonico postale. Il sacrificio finanziario, 135 milioni di lire, chiesto allora allo Stato era però troppo ingente, per cui il relatore del tempo non esitava ad invocare un progetto di legge inteso a facilitare e disciplinare il passaggio del servizio all'industria privata. Il decreto numero 1658 del 7 ottobre 1917 accordava pertanto la facoltà al Governo di cedere all'industria privata, previo pagamento del loro valore, gli impianti urbani ed interurbani esistenti, eccettuati quelli dei capoluoghi di provincia ed escluse altresì le linee facenti capo a detti centri.

La gestione mista veniva così ad essere riconosciuta come la più idonea a garantire la efficienza del servizio ed a soddisfare le diverse esigenze dello Stato e della collettività.

Ad aggravare ed a far precipitare tuttavia tutta la situazione, già tanto precaria dei servizi telefonici gestiti dallo Stato, contribuì in maniera decisiva la costituzione della direzione generale dei servizi elettrici, attuata con la legge 2 ottobre 1919, numero 1858. È questo un fatto molto importante. In luogo di facilitare l'azione della direzione generale dei servizi telefonici mediante adeguati finanziamenti, si preferì appesantire l'organizzazione, creando nuove e più complesse difficoltà. Si dovette infatti provvedere alla sistemazione del personale nei nuovi ruoli, all'adeguamento dei vecchi ai nuovi ordinamenti, ed alla regolamentazione dei rapporti tra la nuova direzione generale e quella delle poste. In una parola la crisi, a mio avviso, passò allora da forme e proporzioni allarmanti a forme quasi catastrofiche e fallimentari.

L'Associazione elettrotecnica italiana, sempre nel 1919, si limitò ad esaminare nel suo congresso annuale soltanto la questione dei telefoni. I risultati degli animati ed appassionati dibattiti di quel congresso sono riassunti nelle seguenti espressioni che ho voluto stralciare dall'ordine del giorno conclusivo che fu allora approvato: « Lo Stato — si legge nell'ordine del giorno — si è dimostrato inca-

pace di gestire una azienda così vasta e complessa con i criteri che soli possono assicurarne la riuscita economica ed industriale. Migliori risultati si otterrebbero, nell'interesse dell'economia nazionale, lasciando allo Stato la gestione diretta della grande rete interurbana ed affidando in concessione ai privati le reti urbane a tempo indeterminato, salvo il diritto di riscatto degli impianti dopo un congruo periodo di tempo ed a prezzo giusto ».

Due anni dopo, nel 1921, il ministro del tempo, parlando al congresso dell'Associazione elettrotecnica italiana, affermava egli pure tra l'altro: « Gli impianti sono vecchi, il loro meccanismo insufficiente ed arretrato, la loro potenzialità limitata ed incapace di sviluppo. Malgrado lo zelo e la premura del personale, il rendimento del servizio è sempre deficiente ».

E così concludeva: « Che fare in questo stato di cose? Il problema di soddisfare le numerose richieste di impianti telefonici ha una sola soluzione, che si compendia nello spendere milioni e milioni di lire. Ha il paese la possibilità, nelle condizioni presenti della economia nazionale, di spendere una cifra ingente per il servizio telefonico? ».

Sempre nel 1921, il primo direttore generale dei telefoni dello Stato, Salerno, così scriveva:

« Nel luglio 1907 è avvenuto il riscatto delle maggiori reti telefoniche urbane e quindi da oltre 13 anni lo Stato esercita direttamente tali reti. Quale il risultato dell'esercizio? È inutile ricorrere ad eufemismi: risultato disastroso. Checché ne pensino alcune fra le maggiori personalità competenti in materia, la verità è che l'organizzazione delle funzioni contabili, amministrative degli uffici statali non si presta, non si adatta allo esercizio di una industria come quella dei telefoni, industria che è fra le più esigenti di tutte, più, certo, delle stesse ferrovie, più delle stesse imprese di distribuzione di energia e luce, in quanto che nessuna come il telefono presenta le caratteristiche di un controllo diretto immediato del pubblico sopra lo svolgimento di un servizio che, per sua natura, deve essere reso là per là senza alcun ritardo e senza alcun errore.

« Oso confessare io stesso, che fui convinto sostenitore della statizzazione dei pubblici servizi, che mi sento assalito dal timore che l'organizzazione amministrativa e contabile dello Stato non possa esercitare un'industria esigente come quella dei telefoni, quand'anche vi si profondano le somme necessarie.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

« In conclusione io non mi perito, con quale sacrificio dei miei principi si può immaginare, di accogliere ormai l'idea che la eventualità di un ritorno dell'esercizio telefonico urbano all'industria privata sotto speciali garanzie e controlli possa essere presa in serio esame ».

Nella relazione sul bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1922-23 del Ministero delle poste e telegrafi si diceva: « La deficienza degli impianti ha superato ormai nei telefoni i limiti del tollerabile; forse è il caso di studiare la opportunità per cui, mantenendo allo Stato la gestione diretta di tutte le grandi linee telefoniche che collegano le più importanti città d'Italia e che rappresentano un vero e grande servizio pubblico di alto interesse politico, convenga devolvere alla industria privata i collegamenti delle città secondarie ».

Il tempo era ormai maturo per far luogo alla cessione all'industria privata dell'esercizio del servizio telefonico.

Il regio decreto n. 399 dell'8 febbraio 1923, infatti, dava la facoltà al Governo di affidare ad enti pubblici, a società od a privati, l'esercizio di impianti telefonici di Stato.

Di conseguenza veniva nominata, un anno dopo, una commissione di tecnici, con il compito di elaborare i capitoli delle concessioni. Successivamente un'altra commissione provvide non solo a compilare uno schema di capitolato che ottenne in prosieguo l'approvazione di un comitato interministeriale — composto dai ministri delle comunicazioni, dei lavori pubblici, delle finanze e dell'economia nazionale, dell'Avvocatura generale erariale e del Consiglio di Stato — ma anche a delimitare il territorio nazionale in cinque zone per la gestione delle reti urbane e delle linee interurbane a piccola e media distanza.

Tali delimitazioni con le annesse ed approvate convenzioni erano e sono tuttora le seguenti: prima zona: società Stipel - gruppo Stet-Iri per Piemonte-Lombardia-Valle d'Aosta; seconda zona: società Telve - gruppo Stet-Iri per Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Trieste; terza zona: società Timo - gruppo Stet-Iri per Emilia-Romagna-Marche-Umbria-Abruzzi-Molise; quarta zona: società Teti - gruppi Centrale-Pirelli per Liguria-Toscana-Lazio-Sardegna; quinta zona: società Set-gruppo Ericson di Stoccolma per Campania-Basilicata-Puglie-Calabria-Sicilia.

Per la gestione delle grandi linee nazionali e di quelle internazionali fu prevista un'unica zona, la sesta.

Ecco quanto si legge nella relazione statistica per l'anno finanziario 1924-25 della dire-

zione generale delle poste e telegrafi a proposito della sesta zona, ovverossia della rete telefonica interurbana a grande distanza e di quella internazionale: « Durante i lavori della commissione si era venuto formando nell'opinione pubblica e negli ambienti responsabili uno speciale stato d'animo contrario alla gestione privata della rete delle grandi comunicazioni interprovinciali ed internazionali, in in quanto non appariva prudente che lo Stato non controllasse direttamente tale servizio sotto più aspetti delicato e geloso. A prescindere perciò dalla considerazione che la gara poteva considerarsi come andata deserta per quanto riguardava la concessione della cosiddetta sesta zona, comprendente appunto la rete principale, occorre una pronta decisione per non lasciare il problema risoluto a metà, a tutto danno dello sviluppo della telefonia in Italia ».

E concludeva la relazione: « L'esperienza del passato non consisteva di affidare ad organismi burocratici la gestione di tale servizio, tanto più che essa avrebbe dovuto attuarsi con la costruzione di uno degli impianti più grandi del mondo, mediante cioè la costruzione della grande rete telefonica in cavi sotterranei allacciante tutti i centri più importanti dell'Italia settentrionale, centrale e meridionale ».

Il Governo, quindi, mentre con il decreto-legge del 1925 n. 897, autorizzava l'erogazione di una assegnazione straordinaria di 100 milioni annui per sei anni, per provvedere alla sistemazione e al completamento della rete telefonica interurbana, con il regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, creava l'azienda autonoma per i servizi telefonici, conferendole, come ho già accennato, tutte le attribuzioni spettanti all'allora Ministero delle comunicazioni in materia di servizi telefonici.

Detta azienda ebbe così, con un bilancio proprio e con un proprio personale, una autonomia funzionale e finanziaria, sia pure non completa. Ma i riformatori dell'epoca non furono eccessivamente coraggiosi e pur creando un organismo dotato di forme agili ed efficaci e più aderenti all'esercizio di un servizio vorrei dire industriale, non seppero conferirgli una più completa autonomia svincolandolo da ogni rapporto di subordinazione con l'amministrazione delle poste e telegrafi, per metterlo alle dirette dipendenze del ministro.

Nella relazione del Governo per la conversione in legge di quel decreto-legge, si legge in proposito: « Occorreva creare una organizzazione, che pur conferendo all'azienda quella autonomia indispensabile per l'auspicato svi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

luppo dell'importante servizio, specie da quanto avrebbe avuto stretti contatti con l'organizzazione più agile delle società concessionarie, tenesse la medesima in un certo rapporto di dipendenza con l'amministrazione delle poste e telegrafi ».

Ho voluto rifarmi a tutti questi precedenti, onorevoli colleghi, per un triplice ordine di idee: 1) per ricordare a coloro che forse con tanta leggerezza parlano di sopprimere l'azienda dei telefoni per incorporarne servizi e personale nella complessa e multiforme amministrazione delle poste e dei telegrafi, che alla costituzione di tale azienda si giunse attraverso un duro travaglio durato circa mezzo secolo di prove, esperimenti e tentativi in un senso o nell'altro, ma quasi tutti falliti, specie quelli intesi ad affidare direttamente all'amministrazione delle poste la gestione dei servizi telefonici; 2) che non solo sono tuttora valide le ragioni che portarono alla creazione dell'azienda di cui si discorre, ma che altre se ne sono aggiunte nel frattempo e che tutte portano a sostenere il mantenimento e il potenziamento della medesima; 3) che l'azienda dei telefoni ha pienamente corrisposto alle favorevoli previsioni fatte all'atto della sua costituzione nel 1925, pure sprovvisoria di un proprio consiglio di amministrazione, pure talvolta (mi si conceda l'espressione) non valutata dall'amministrazione delle poste e telegrafi, pur non curata e forse non potenziata come sarebbe stato indispensabile ed augurabile.

Mi sia anche consentita, a questo punto, una dichiarazione. Si è diffusa la voce di un progetto di riforma elaborato dall'ufficio legislativo del Ministero delle poste e telegrafi in cui è fra l'altro prevista la soppressione dell'azienda di Stato per i servizi telefonici ed il passaggio dei suoi servizi e del suo personale all'amministrazione delle poste e telegrafi. Dirò che forse non si tratta nemmeno di una diceria, in quanto il ventilato progetto è nelle mani di parecchi ed ha già offerto il giusto motivo di una reazione da parte del personale dell'azienda telefonica di Stato, che più di una volta elevò le sue legittime proteste, minacciando il ricorso anche ad agitazioni ed in ciò avendo la solidarietà, vorrei dire, della maggior parte dell'opinione pubblica. E tale stato di fatto ho potuto constatare personalmente, or non è molto, nella mia città di Milano.

Dicevo dunque che il così ventilato progetto, composto di ben 70 articoli, come quello che ho sotto gli occhi, prevede la soppressione dell'azienda di Stato per i servizi telefonici e

la costituzione di un'unica azienda per tutti i servizi postali, a danaro, telegrafici, telefonici e radioelettrici, contemplando un unico bilancio per tutti i servizi ed un unico ruolo per i personali dei servizi stessi.

Tale eventuale e deprecabile soluzione vuole ammettere così grosse incongruenze e così colossali errori di valutazione in una materia tanto difficile che a me pare inconcepibile come si sia potuto pensare ed arrivare a tanto. Non si è certamente tenuto conto di un fatto semplicissimo: cioè che tale progetto propugna, rappresenta addirittura una involuzione, una edizione peggiorata rispetto agli esperimenti passati, quasi tutti falliti e sollecitamente abbandonati. Infatti, nel 1907 la direzione generale dei telefoni aveva il proprio personale inquadrato in ruoli distinti da quelli del personale addetto agli altri servizi, come pure la direzione generale dei servizi elettrici aveva ruoli propri.

Il nuovo progetto prevede invece ruoli unici ed unica direzione centrale per il personale.

Nel 1921 il direttore generale di allora, Salerno, parlava di risultati disastrosi circa la gestione dei telefoni da parte della direzione generale dei servizi elettrici. Ora torneremmo ancor più indietro e mi domando se ciò sia possibile.

L'articolo 48 del cosiddetto progetto, al terzo comma, contiene — per esempio — una disposizione di questo genere: « I direttori provinciali (delle poste e telegrafi) dirigono i servizi delle poste e delle telecomunicazioni nella provincia e sono responsabili del loro buon andamento ». È una dizione molto preoccupante. Nel 1924 si auspicava la creazione di un organismo agile, snello, in grado non solo di competere con le società private circa la qualità e la bontà dei servizi resi, ma anche di controllare dal punto di vista tecnico e amministrativo i servizi in concessione; e si aggiungeva che l'esperienza del passato escludeva l'affidamento della gestione dei servizi telefonici ad organismi burocratici, tanto più che era in previsione la costruzione della grande rete in cavi sotterranei.

Oggi ci troviamo in una situazione analoga e abbiamo più che mai bisogno di un organismo efficiente e sburocratizzato, dovendo affrontare la gestione della imponente rete in cavi coassiali, la quale, una volta attivata e perfezionata, decuplicherà all'incirca gli impianti attualmente esistenti.

La sola differenza fra oggi ed allora è data molto eloquentemente da queste cifre: nel 1925 si aveva un circuito di 38.650 chilometri;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

nel 1955 si ha un circuito di 638.227 chilometri; nel 1925 si avevano 4.636.000 unità di traffico nazionale; nel 1955 si passa a 40 milioni e più di unità di traffico nazionale.

A parte, dunque, l'aumento vertiginoso degli impianti e, correlativamente, del traffico e degli introiti, vi è inoltre da osservare che la tecnica telefonica dal 1925 ad oggi ha fatto passi giganteschi ed incomincia a sfruttare largamente i risultati conseguiti dalla scienza nel campo dell'elettronica. Ciò comporta una sempre più accurata e profonda selezione, preparazione e specializzazione del personale da impiegare nel settore telefonico, e la differenziazione sempre esistita fra il campo postale e quello telefonico assume quindi proporzioni quasi incolmabili.

Il luogo comune che lo Stato sia un cattivo amministratore è diventato un controsenso nell'epoca moderna, in cui lo Stato stesso va sempre più espandendo e moltiplicando i suoi interventi nel campo economico. Solo s'impone che, anche in attuazione delle norme contenute nel nuovo statuto degli impiegati dello Stato per quanto concerne la formazione e il perfezionamento di questi ultimi, lo Stato acceleri i tempi ed integri e rafforzi la schiera dei suoi funzionari veramente esperti nei vari campi della vita economica.

Nel 1925 venne creata, come ho detto, l'azienda di Stato per i servizi telefonici con l'intenzione di poter disporre di un organismo che fosse in grado di muoversi con una certa facilità e di prendere decisioni immediate e adeguate alle esigenze di volta in volta manifestatesi. La finalità anzidetta determinò l'introduzione nel campo del diritto amministrativo della figura dell'azienda di Stato per consentire allo Stato medesimo di gestire i pubblici servizi secondo i dettami della organizzazione industriale. Senonché detta finalità verrebbe irrimediabilmente compromessa ove i compiti di questo istituto fossero troppo vasti e interessassero più ampi settori della vita economica nazionale.

Le caratteristiche, quindi, dell'azienda di Stato che la distinguono dagli organismi burocratici risiedono appunto nella sua specializzazione, per cui non sarebbe assolutamente concepibile, sotto tale profilo, una azienda che dovrebbe gestire servizi tanto disparati sia dal punto di vista tecnico che da quello funzionale.

Ed invero l'esperimento — se così si può chiamare — della costituzione dell'azienda di Stato per i servizi telefonici è pienamente riuscito, a mio avviso, e a noi non resta che proseguire con maggior coraggio e senza esi-

tazioni sulla strada intrapresa. L'azienda si è rivelata un organismo sano e vitale fin dalla sua costituzione, ha sempre presentato un buon bilancio di gestione, come può desumersi dalle varie relazioni presentate al Parlamento negli anni precedenti, non esclusa quella del corrente esercizio finanziario così egregiamente commentata dal collega Troisi.

L'azienda medesima ha costantemente adeguato i suoi impianti alle esigenze del servizio e non dimentichiamo che, alla vigilia dell'ultima guerra, rendeva un ottimo aiuto, come si può desumere dal fatto che la percentuale delle conversazioni urgenti e urgentissime complessivamente sommate non raggiungeva nel 1938-39 neppure l'1 per cento del traffico totale.

Nel dopoguerra, pur avendo completamente ricostruito e in parte potenziato la vecchia rete, come ha già fatto cenno qualche collega, non è stata in grado, l'azienda, di tener dietro all'aumento rapidissimo del traffico e perciò essa, da questo punto di vista, se non si trova in crisi, lascia tuttavia qualche cosa a desiderare. I motivi sono stati ampiamente e ripetutamente illustrati in quest'aula e si deve anche ammettere, pur non intendendo di offendere nessuno, che forse troppi interessi hanno giuocato intorno a questo importante servizio.

L'azienda dei servizi telefonici ha ancora la struttura del 1925, quando i suoi compiti erano molto ridotti e il suo personale non raggiungeva le 700 unità. Ben poco si è fatto per adeguarla alla nuova situazione. I cavi coassiali stanno ora entrando in funzione, ma è pronto il personale? È a punto l'organizzazione idonea per affrontare la nuova gestione? Il Parlamento qualche anno fa dava l'allarme per il mancato tempestivo potenziamento di questa azienda. Accenno alle relazioni del senatore Focaccia e dell'onorevole Bima per l'esercizio finanziario 1954-55. L'azienda telefonica è dal 1950 che chiede ai competenti organi ministeriali provvedimenti adeguati ai suoi nuovi compiti e le stesse organizzazioni sindacali di categoria non hanno mancato di richiamare l'attenzione su tale importante problema.

Io non faccio colpa a nessuno ma vorrei solo che non si perdesse più nemmeno un minuto per potenziare questa azienda in modo che essa possa effettivamente continuare a lavorare e produrre nel modo migliore, nell'interesse di tutti. E si badi che questa è l'unica strada per mettere l'Italia in condizione di usufruire della nuova rete in cavi coassiali il cui costo si aggirerà, a lavori ulti-

mati, secondo il parere dei tecnici, sui 100 miliardi circa.

Devo dire per obiettività che qualcuno ha cercato e cercherà ancora di difendere l'azienda unica per tutti i servizi postali e di telecomunicazione facendo anche appello alla organizzazione di tali servizi.

Ho ritenuto opportuno esaminare cosa succede nelle nazioni estere, più per scrupolo che per altro, in quanto non esiste un principio assoluto, univoco, valido sempre e dovunque in questa come in altre materie; e mi sono convinto vieppiù che la tesi dell'azienda unica va quasi condannata alla luce, non solo di significativi precedenti storici italiani, come ho già detto, ma anche della stessa esperienza estera.

Negli Stati Uniti, nel Canada, nel Giappone la gestione è affidata all'industria privata, mentre invece in Germania, in Francia, in Svezia la gestione è statale. Ora, pur prescindendo dal fatto che nei paesi più progrediti il telegrafo non offre le stesse preoccupazioni che in Italia, essendo ridotto da tempo ad un semplice utente del telefono, vi è da osservare che tanto in Inghilterra che in Francia, in Germania e in Svezia viene compilato per i servizi di telecomunicazione un bilancio economico che non è semplicemente di competenza come da noi, e che tale bilancio viene tenuto ben distinto da quello delle poste. Infine, i ruoli del personale e i servizi di telecomunicazione sono nettamente separati dai ruoli e dai servizi postali.

D'altra parte nei paesi esteri suaccennati e in altri, i bilanci hanno un carattere industriale, e permettono di seguire effettivamente l'andamento della gestione.

Credo che sia su questa strada che dobbiamo incamminarci anche noi. Non solo bisogna ad ogni costo evitare la confusione dei vari servizi, ma dobbiamo essere in grado di conoscere i costi effettivi dei servizi stessi e sulle risultanze delle relative gestioni formulare concrete previsioni e correggere di volta in volta gli errori in cui si è incorso.

Nei paesi esteri in cui i telefoni sono gestiti dallo Stato non vi è, quindi, bilancio unico, non vi sono ruoli unici con le poste e, di conseguenza, non sussiste un'azienda unica.

Ma non basta. Ho detto che in Italia nel cinquantennio precedente alla costituzione delle cinque società concessionarie e dell'azienda dei telefoni dello Stato, le varie commissioni e personalità responsabili reclamavano insistentemente stanziamenti adeguati per tener dietro all'aumento della richiesta di nuovi impianti, e che la mancanza di fondi

era uno dei motivi dell'inefficienza dei servizi telefonici (del resto, la mancanza di fondi è un motivo di inceppamento per molte altre attività). Posso aggiungere che attualmente succede lo stesso in Inghilterra e più ancora in Francia.

In Inghilterra l'autorevole rivista *The Economist* lamentava nel dicembre del 1954 che « un lungo elenco di aspiranti utenti telefonici è uno dei permanenti aspetti della economia del dopoguerra »; e più oltre: « Il capitale investito negli impianti telefonici si sta consumando più velocemente di quanto non venga ricostituito. La differenza attiva di 7,4 milioni di sterline del bilancio, si noti bene, del servizio telefonico inglese, non è in realtà un profitto e con gli attuali prezzi il servizio telefonico impone indirettamente un onere a carico della collettività ».

La situazione in Francia la si può desumere molto chiaramente da quanto si legge nella relazione del Ministero delle poste e telegrafi francese del maggio 1953: « Le telecomunicazioni francesi si trovano in una situazione paradossale: mentre la tecnica nazionale è in piena evoluzione e le necessità non fanno che crescere, l'assegnazione dei mezzi finanziari viene costantemente rinviata... Se i bilanci delle poste e telegrafi degli anni prossimi, come quello del 1953, non assegneranno che 18 miliardi di franchi dei 45 occorrenti, la situazione si appesantirà al punto tale che fra otto anni, circa 250 miliardi di franchi saranno indispensabili per sistemare uno stato di cose intollerabile ».

La Commissione competente della Camera dei deputati francese, cosa più unica che rara, rigettò con 25 voti contro 9 il bilancio di previsione nel dicembre 1954.

L'Italia dispone di un'azienda i cui avanzi di gestione hanno permesso di realizzare dei programmi ragguardevoli di lavori senza gravare eccessivamente il bilancio generale dello Stato. In applicazione del decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato del 30 giugno 1947, n. 783, e delle leggi numeri 111 e 690 del 1950 sono stati collegati telefonicamente 1.433 comuni con una spesa di 1 miliardo e 300 milioni, e successivamente, in base alle leggi del 1952 e del 1954, sono stati programmati altri lavori per allacciare comuni di nuova istituzione e frazioni, per una spesa complessiva di 3 miliardi e 300 milioni.

La situazione finanziaria di questa azienda ha permesso di destinare, nel suo bilancio, 5 miliardi per la costruzione di alloggi di tipo economico per i propri dipendenti, ed ha permesso e permette inoltre di sostenere annual-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

mente non solo gli oneri derivanti dall'ammortamento dei 55 miliardi di mutui contratti con la Cassa depositi e prestiti per la costruzione della rete in cavi coassiali, ma anche di destinare annualmente dei fondi per il miglioramento e per la costruzione di nuovi impianti.

I servizi telefonici, adunque, per vivere e svilupparsi, hanno bisogno di grandi mezzi finanziari. Ho già accennato cosa è successo in Italia prima del 1925 e cosa succede anche ai giorni nostri, quando tali mezzi mancano o sono insufficienti. In una azienda unica i servizi telefonici verrebbero fatalmente sacrificati alle esigenze dei servizi postali e telegrafici, con quali conseguenze è facile immaginare. Tutta la storia recente e passata documenta dunque un movimento centrifugo dei telefoni rispetto alle poste; voler determinare ora artificiosamente il movimento opposto è semplicemente, a mio avviso, innaturale. Annullare l'azienda dei telefoni sarebbe la più grave e imperdonabile forma di autolesionismo.

Ho voluto prospettare le gravissime conseguenze sullo sviluppo telefonico e, pertanto, sulla economia del paese, che inevitabilmente scaturirebbero da un passo falso in questo delicato settore. Mi manca il tempo per realizzare le conseguenze che deriverebbero al personale telefonico nell'ipotesi assurda in cui, con la soppressione dell'azienda, i servizi telefonici dello Stato venissero privati della loro indispensabile autonomia finanziaria, funzionale e amministrativa.

E mi consenta, onorevole Braschi, di associarmi all'elogio che ella rivolse al Senato, nella seduta del 25 ottobre scorso, a questo personale, il quale, con mezzi inadeguati e pur fra i continui cambiamenti che hanno turbato e talvolta compromesso il normale sviluppo di carriera, ha saputo conseguire risultati degni di ogni lode, considerazione ed encomio, come ella ha testualmente detto.

Da ultimo, vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su un altro aspetto del problema telefonico italiano, non sufficientemente conosciuto.

Fin dal 1952 fu presentato all'allora ministro Spataro il piano regolatore telefonico nazionale, la cui definitiva conformazione è strettamente legata all'assetto complessivo generale che si vuol dare ai servizi telefonici del nostro paese, e quindi alla risoluzione del problema che stiamo discutendo, di natura esclusivamente politica.

Ora è evidente che fino a quando non si sarà risolto il problema delle concessioni, non

si potrà procedere all'approvazione del piano regolatore, e finché non si approverà tale piano rimarranno insoluti i problemi relativi ai criteri generali di coordinamento tecnico degli impianti, all'istadamento e alla competenza del traffico interurbano, al sistema di struttura tariffaria ed alla relativa distribuzione degli oneri e degli introiti, al coordinamento commerciale e amministrativo dei servizi, e via dicendo.

Infine, cosa ancor più grave, la mancata approvazione del piano impedisce di definire quali e quanti debbano essere i centri telefonici nazionali, che per brevità non sto qui ad enumerare.

A chi esamina il problema telefonico italiano dal di fuori, con animo scevro di passioni e sgombrato di pregiudizi, non si affaccia lontanamente l'ipotesi che si possa trattare dell'assetto dei servizi telefonici statali indipendentemente da quello dei servizi telefonici in concessione: unico, inscindibile e indivisibile essendo il complesso degli impianti che costituiscono il sistema telefonico di una nazione oggi e di più nazioni certamente domani.

Elementare ed ovvia la constatazione di un tale stato di fatto, semplice ed intuitiva la conclusione: all'unità tecnica degli impianti deve corrispondere l'unicità della gestione o quanto meno l'unicità dei criteri informatori di essa. Tuttavia, nel momento presente andrebbero comunque escluse, a mio avviso, tanto la statizzazione di tutti i servizi quanto l'unificazione di essi in un unico ente sia pure pubblico. La prima per ragioni di ordine pratico e funzionale: impossibilità per l'azienda telefonica di Stato di far fronte con la propria organizzazione agli enormi oneri di esercizio che le deriverebbero dal riscatto degli impianti sociali; impossibilità di assorbire ed inquadrare gli oltre 20 mila dipendenti della società; difficoltà di reperire i mezzi finanziari per riscattare gli impianti e via dicendo; la seconda, oltre che per le difficoltà derivanti dalla impossibilità di travasare in altri organismi il personale statale senza arrecare allo stesso danni irreparabili, anche per ragioni attinenti alla sicurezza dello Stato essendo di estrema importanza per esso poter controllare e gestire direttamente le arterie principali delle telecomunicazioni. Infine, perché molto problematico si renderebbe da parte dello Stato un efficiente controllo dei servizi concessi. È ovvio che per effettuare il controllo bisogna disporre di un adeguato numero di funzionari tecnicamente capaci, e questi solo se preposti all'esercizio quotidiano dei complessi impianti telefonici in via di continua evoluzione e trasfor-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

mazione, possono acquisire la necessaria esperienza e preparazione per svolgere la delicata e difficile mansione loro affidata, altrimenti il controllo si risolverebbe in un nulla di fatto.

Onorevole ministro, i miei colleghi ed io sappiamo con quanto zelo e con quanto lodevole disinteresse ella curi i problemi del suo dicastero, con l'unico intento di giovare alla patria e alla collettività. Lo attestano le sue dichiarazioni al Parlamento, ma più di tutto lo conferma la sua volontà, dimostrata in tanti momenti e in varie occasioni, non ultimo il suo intervento recente che valse ad allontanare uno sciopero generale del personale dell'azienda di Stato.

Ebbene, a nome di tutto il personale della azienda di Stato, in considerazione del recente passato e nell'interesse del paese che vuole tenere alto il suo prestigio e difendere i suoi interessi, io la prego di mettersi decisamente a difendere, a rinvigorire e potenziare, come hanno chiesto anche i colleghi che mi hanno preceduto nella discussione, l'azienda di Stato. Custodisca gelosamente la sua autonomia, sostenga la necessità della sua indipendenza, spinga la sua azione ad un maggiore rafforzamento di sviluppo e di produzione. Ella, io credo, renderà un servizio all'Italia, incoraggerà la numerosa schiera degli ottimi dipendenti e funzionari, inserirà la nazione nel novero di quelle più progredite e consapevoli della loro dignità, benessere e prosperità. (*Approvazioni*).

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

« La Camera,

considerato urgente e necessario l'adeguamento degli organici all'incessante incremento dei servizi,

impegna il ministro delle poste e delle telecomunicazioni a provvedere mediante nuove assunzioni di personale alle deficienze manifestatesi.

Inoltre, poichè il diverso orario di lavoro non trova giustificazione alcuna di ordine pratico né, tanto meno, di ordine morale e sociale,

fa voti

perché siano ridotte a sette ore di prestazione obbligatoria di servizio a tutto il personale che oggi ne disimpegna otto ».

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

REALI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intendo, con questo mio intervento, esaminare brevemente alcuni aspetti del bi-

lancio ai quali l'onorevole Troisi non ha accennato nella sua relazione; intendo riferirmi cioè ad alcune considerazioni che vengono spontanee a chi, anche dall'esterno, conosca appena la struttura delle poste e delle telecomunicazioni, l'organizzazione dei suoi servizi, sia al centro che in provincia, le condizioni di lavoro e il trattamento dei postelegrafonici.

Queste considerazioni, ripeto, che mi sforzerò di mantenere il più possibile su di un terreno concreto e obiettivo, mettono in luce dei problemi che nascono dalla realtà dell'azienda, nei confronti di una situazione aziendale che, vista invece da vicino, presenta aspetti gravi e preoccupanti, per quanto si riferisce sia alle questioni del personale sia ai servizi.

Entrando nel merito, rileviamo anzitutto che ci è stato presentato per l'esercizio 1956-1957 un bilancio preventivo in pareggio, ormai da anni consolidato e che fa presupporre in sede consuntiva una notevole attività. Ebbene, andiamo a vedere da vicino su cosa poggia questo pareggio. L'onorevole ministro potrebbe subito risponderci che evidentemente questo pareggio è innanzitutto determinato dall'incremento dei servizi, dallo sviluppo crescente del traffico postale, telegrafico, telefonico nazionale.

A questo punto si pone però logicamente il seguente interrogativo : quale riscontro ha trovato in questi ultimi anni l'incessante incremento dei servizi con la quantità delle unità lavorative ? In quale rapporto sta lo sviluppo del traffico con lo sviluppo del miglioramento e per molti casi persino la normalizzazione della organizzazione dei servizi e delle condizioni di lavoro e di trattamento della categoria ? Non esito ad affermare che questo riscontro non esiste, questo rapporto non regge. Di conseguenza ne viene che questo pareggio non poggia su basi sane, solide; esso poggia invece prevalentemente su di un orientamento di risparmio forzoso, esoso, che è generale in tutti gli atti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e che la stessa amministrazione spinge fino alle estreme conseguenze a tutto danno non solo dei lavoratori postelegrafonici, ma, come è facile intuire, anche a danno degli stessi servizi e della grande massa di utenti.

Questa politica di ricerca permanente e quasi sempre ingiustificata di risparmio dell'azienda delle poste per anni si è sempre concretamente tradotta in forme esose e in moltissimi casi insopportabili di sfruttamento al quale è sottoposta la categoria e in partico-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

lare i gradi più bassi, la terza categoria, i fattorini, gli operai dei circoli dipendenti, degli uffici locali e delle agenzie, insomma quella larghissima parte di lavoratori postelegrafonici che operano negli uffici esecutivi sui quali poggia la vera e propria esecutività dei servizi.

L'elemento più importante, dal quale mi sembrano derivare non solo i gravi motivi di disagio dei lavoratori, cioè le forme più accentuate di sfruttamento, ma anche il maggiore impedimento allo sviluppo e alla migliore organizzazione e funzionamento dei servizi, è dato dalla crescente insufficienza numerica del personale, specialmente negli uffici e nei reparti esecutivi.

Vediamo, ad esempio, da vicino la situazione esistente in una delle più importanti branche dei servizi, quella postale, dove operano prevalentemente lavoratori dei gradi inferiori: terza categoria, portalettere, ripartitori, messaggeri degli ambulanti postali, ecc.

Da un breve esame di alcuni dati attinti dagli stessi documenti ufficiali dell'amministrazione ricaviamo: negli anni 1947-1948 prestavano servizio circa 27 mila lavoratori postelegrafonici di terza categoria; attualmente il personale di terza categoria si aggira attorno alle 21 mila unità. Nel corso cioè di questi ultimi 7-8 anni il numero complessivo dei lavoratori di terza categoria è sceso di circa 6 mila unità, cioè quasi del 23 per cento. Il calo, com'è intuibile, è derivato dai collocamenti a riposo non rimpiazzati da relative assunzioni. Il graduale passaggio ai servizi interni dei fattorini si è dimostrato assolutamente insufficiente a ricoprire i posti rimasti vacanti.

A questo punto viene da pensare che un calo nella quantità delle unità lavorative di questa portata potrebbe giustificarsi solo con una corrispondente diminuzione del volume del traffico postale, cioè con una contrazione dei servizi. Il fatto invece è, onorevoli colleghi, che in questi ultimi anni il volume del traffico postale ha registrato uno sviluppo impetuoso, per alcuni settori pressoché raddoppiato, e tale per moltissimi casi da porre in luce la inadeguatezza dei servizi.

Prendiamo ad esempio anche in questo campo alcuni dati di carattere ufficiale. Per gli anni 1947-48 il volume complessivo della corrispondenza e pacchi è stato di 2 miliardi 621 milioni di pezzi. I dati relativi al 1953 ci danno un quantitativo di 3 miliardi 386 milioni di pezzi, con un aumento cioè di 765 milioni di pezzi. Per quanto non sia adesso in grado di riferire i dati esatti relativi al

1955, non temo di essere smentito affermando di presumere un incremento ancora maggiore del traffico postale che quest'anno, secondo una percentuale affatto azzardata, potrebbe aggirarsi intorno al 50 per cento nei confronti del 1947-48.

Riteniamo sufficiente, anche per coloro che siano più incompetenti e sprovvisti di noi, esaminare dati di questo genere che del resto potrebbero essere facilmente rapportati al volume del traffico ed alla quantità del personale che opera in altri servizi (a denaro e così via); riteniamo — dicevo — sufficiente esaminare questi dati per giustificare l'affermazione che facevamo, per concludere cioè che il pareggio dell'azienda scaturisce prevalentemente da una politica esosa di sfruttamento che in primo luogo si realizza mediante un processo di intensificazione del ritmo del lavoro e che grava soprattutto sulla terza categoria, sul personale impiegatizio di grado inferiore, sulle decine di migliaia di lavoratori degli uffici esecutivi che rappresentano in sostanza la grande maggioranza dei postelegrafonici.

Scendendo più a fondo nella questione esaminiamo brevemente attraverso quali mezzi l'amministrazione riesce a portare avanti e ad intensificare il ritmo dei suoi servizi attivi restringendo contemporaneamente anziché sviluppare gli organici del personale.

Anzitutto l'amministrazione raggiunge questo obiettivo mediante l'erogazione annua di decine di milioni di ore straordinarie. È un fatto che nell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni lo straordinario (questo mezzo cui sarebbe obbligo ricorrere per sopperire ad esigenze di servizio che abbiano assunto carattere di eccezionalità e di straordinarietà) si è invece trasformato per l'azienda in un mezzo normale per sopperire alle deficienze numeriche di personale, per il lavoratore postelegrafonico in un normale obbligatorio prolungamento dell'orario dei turni di lavoro stabiliti per legge.

Infatti qual è la cifra che vediamo stanziata sotto la voce « straordinario » nel bilancio che ci è sottoposto? Per il solo personale di ruolo, cioè solo per il 50 per cento del personale, questa cifra ammonta a 6 miliardi 520 milioni, ancora maggiore quindi di quella stanziata nel bilancio del precedente esercizio. È noto che nel corso del 1955 nell'amministrazione delle poste sono state complessivamente effettuate circa 30 milioni di ore di straordinario: quindi 2 milioni 500 mila ore mensili, più di 83 mila ore giornaliere, pari cioè a 10 mila unità mancanti, a 10 mila la-

voratori che mancano agli organici dell'azienda, prevalentemente negli uffici esecutivi. Per una larghissima parte degli uffici esecutivi l'orario di lavoro per i postelegrafonici non è più quindi quello nominale di sette ore previste dalla legge per gli impiegati e di otto per il personale di terza categoria, bensì l'orario reale, normale di tutti i giorni, divenuto di dieci ed in moltissimi casi e per moltissime direzioni provinciali anche di undici e persino di dodici ore giornaliere.

Come si può giudicare sana, tollerabile, giusta, una situazione aziendale di questo tipo alla quale — e questo è il grave — dall'esame del bilancio che ci viene oggi presentato v'è da ritenere che l'amministrazione delle poste non si preoccupi minimamente di porre riparo? Cosa si attende ad elaborare un piano di concorsi per esterni, capace — a breve scadenza — di assorbire nell'azienda almeno larga parte delle unità mancanti, riportando così la normalità nell'azienda, evitando che dallo sforzo, in moltissimi casi massacrante, al quale si sottopone il personale degli uffici esecutivi ne discendano il grave incremento delle malattie professionali e degli infortuni, la stessa incapacità, da parte dell'amministrazione, di dare sempre maggiore impulso ai servizi immettendovi energie sufficienti ad adeguarli alle crescenti necessità del traffico nazionale?

Oltre alla pratica della erogazione illimitata dello straordinario, decine e decine sono le forme attraverso le quali l'amministrazione sopprime con lo sfruttamento più esoso alle proprie insufficienze organiche.

Prendiamo ad esempio il settore del recapito della corrispondenza. In questo servizio, evidentemente, l'amministrazione non può sopperire unicamente con lo straordinario alla mancanza del personale, in quanto il carattere del servizio stesso, il problema cioè del rispetto della regolarità nel recapito non potrebbe essere risolto mediante un prolungamento dell'orario del portalelettere. Davanti ad uno spettacolo di questo genere, che le impedisce di riparare all'insufficienza numerica dei portalelettere mediante ore di straordinario, non è detto però che l'amministrazione si sia arresa, abbia cioè imboccato la via più giusta per risolvere il problema, quello di aumentare gli assegni degli uffici di arrivo e di distribuzione. No, signori. E allora come si è provveduto? In genere, in questi anni si è lasciato immutato il numero delle zone nelle quali l'amministrazione divide il perimetro dei comuni, e si è risolto il problema del recapito della corrispondenza, che

aumenta ogni giorno di volume per lo sviluppo demografico e topografico delle città, con un mezzo semplicissimo: estendendo il percorso individuale, aumentando il numero dei chilogrammi di corrispondenza che ciascun portalelettere deve recapitare, sacrificando cioè il portalelettere e facendo di lui quella figura caratteristica che tutti conosciamo, quello che tutti incontriamo aggirarsi per due tre volte al giorno sotto una montagna di lettere, di cartoline, di stampe, di pacchetti.

Che dire poi dei 14 mila portalelettere che lavorano presso gli uffici locali e le agenzie delle province? Da indagini e statistiche già da tempo note è risaputo che il percorso medio giornaliero di questi lavoratori non è inferiore ai 25 chilometri; cioè 25 chilometri di percorso non servito da tranvia, filobus o comodi mezzi di comunicazione urbani, ma 25 chilometri di strade di campagna, spesso di montagna, di sentieri e di mulattiere. Come è compensato dall'amministrazione questo sforzo particolare, questa condizione estremamente disagiata di lavoro?

È ora in atto tra questo personale una vivissima agitazione contro la pratica invalsa nell'amministrazione di effettuare vere e proprie intollerabili decurtazioni sulle loro retribuzioni, valutando cioè a 5 o 6 ore di attività un servizio che, come è evidente, solo disponendo di un elicottero potrebbe essere svolto in quel periodo di tempo e per il quale, invece, non occorrono meno di 8, 9 ed anche 10 ore.

Che dire delle condizioni di lavoro e del trattamento che l'amministrazione riserva ai 18 mila supplenti? Molti di questi lavoratori, già in servizio presso le ex ricevitorie da 10, 15, 20 ed anche 25 anni precedentemente alla recente riforma dell'onorevole Spataro, si son visti negare da questa riforma i diritti derivanti dal riconoscimento degli anni di servizio prestati. È così avvenuto che lavoratori, i quali avevano già dato larga parte della loro vita all'amministrazione, all'atto della riforma sono stati inquadrati all'inizio della carriera e dello stipendio, come se fossero stati assunti appena 24 ore prima, e per di più con la gravissima prospettiva — sempre in virtù della stessa riforma — di rimanere per tutta la vita allo stesso grado iniziale e percepire lo stesso stipendio minimo.

L'amministrazione nega quindi a questi lavoratori il presupposto fondamentale del lavoro, cioè il progredire, il migliorare, l'avanzare. Hanno lavorato per 20 anni prima della riforma? Non fa niente! Lavoreranno per altri 20 dopo la riforma? Non importa! Ri-

marranno per tutta la vita con il grado e lo stipendio minimo iniziale loro assegnato dalla riforma Spataro. Questa è la sorte che l'amministrazione ha riservato a detti lavoratori.

Che dire infine delle migliaia di coadiutori, lavoratori retribuiti non con un normale stipendio, bensì ad ore di straordinario, con un trattamento privo di assistenza sociale, di sviluppo di carriera, perfino privo di pensione, un trattamento cioè che calpesta i più elementari diritti riconosciuti a tutti i lavoratori italiani dalla Costituzione?

Cosa si attende a realizzare la equiparazione totale del trattamento economico, giuridico e di quiescenza dei 50 mila lavoratori degli uffici locali e delle agenzie a quello dei 50 mila postelegrafonici di ruolo? Ad eguale lavoro, eguale trattamento: questa è la rivendicazione fondamentale, profondamente giusta, per la quale i lavoratori degli uffici periferici si battono da anni.

Già un disegno di legge, il n. 1317, è da tempo stato presentato dagli onorevoli Di Vittorio, Santi e da altri deputati della C.G.I.L.: che lo si discuta quanto prima per sanare definitivamente la assurda ed intollerabile situazione di questi benemeriti lavoratori!

Se tale è quindi il quadro generale delle condizioni reali ed obiettive esistenti all'interno dell'azienda, condizioni di sfruttamento di cui mi sono limitato per brevità di tempo a citare solo alcune forme, ed alle quali è sottoposta la grande maggioranza della categoria, particolarmente del personale dei gradi inferiori che lavora negli uffici esecutivi, apparirà ora più chiaro quanto affermavamo all'inizio di questo intervento: che cioè non è da ritenersi veramente tale, nella sostanza dei fatti, un « pareggio » di bilancio od una « attività » che poggi su esclusivamente su di una politica di « risparmio » spinta fino ai limiti che abbiamo denunciato; che non è possibile approvare un bilancio nel quale è previsto il perpetuarsi ed anzi l'aggravarsi del metodo di soluzione, a tutto danno dei lavoratori e degli stessi servizi, del più grave problema dell'azienda: di quello, cioè, della mancanza di più del 10 per cento delle unità lavorative necessarie per garantire il normale svolgimento delle attività mediante la erogazione di decine di milioni di ore di straordinario.

Noi riteniamo invece che, per un successivo incremento dei servizi, per portare veramente l'azienda alla « testa » e non alla « coda » delle aumentate esigenze del grande traffico nazionale, sia necessario entrare in un diverso ordine di idee, sia necessario cioè

ricercare il raggiungimento del « pareggio » e della « attività » non sul terreno del « risparmio » effettuato mediante la intensificazione disumana dei ritmi di lavoro e dello sfruttamento, bensì sul terreno naturale di un inserimento più profondo, più moderno, più decentrato, dei servizi postali e di telecomunicazioni nel complesso della moderna vita economica e commerciale del paese; sul terreno della ricerca dei mezzi più atti per potenziare l'affluenza del piccolo risparmio alle casse postali; dei sistemi più idonei a migliorare, modernizzare, industrializzare continuamente i servizi postali ed elettrici rendendoli sempre più accessibili alle larghe masse popolari dei grandi centri urbani e della provincia, combattendo coraggiosamente la concorrenza e la speculazione dei grandi istituti privati di credito e dei monopolisti delle società telefoniche concessionarie; sul terreno, infine, della eliminazione dell'insopportabile peso del supersfruttamento che grava sulla grande maggioranza dei lavoratori postelegrafonici particolarmente degli uffici esecutivi, sfruttamento che, spinto sino alle forme denunciate, determina la diminuzione della capacità produttiva del personale, ne mortifica lo spirito d'iniziativa, ne compromette la stessa integrità fisica.

È da questa situazione, onorevoli colleghi, che nascono quindi — tutta'altro che fine a se stesse — le istanze principali dei postelegrafonici italiani strettamente legate agli interessi reali dell'azienda da accogliersi nel quadro generale di una politica aziendale nuova, di più largo respiro, che non cerchi il « pareggio » e l'« attività » del bilancio nelle tasche dei lavoratori, bensì in una diversa struttura, organizzazione, potenzialità dei servizi quale è sollecitata ed imposta dal crescente volume del traffico nazionale.

Queste istanze sono: 1°) uguaglianza di orario di sette ore per tutti indistintamente i postelegrafonici italiani; l'attuale disparità infatti esistente fra le sette ore di lavoro per il settore impiegatizio e le otto ore per la terza categoria e per gli operai dei circoli, è divenuta insostenibile, ne esistono motivi giusti, morali o sociali che possano giustificarla; 2°) adeguamento degli organi del personale all'incessante incremento dei servizi mediante la immissione, particolarmente negli uffici esecutivi del centro e della provincia, di tutte le unità lavorative mancanti; 3°) equiparazione del trattamento economico, giuridico e di quiescenza dei 50.000 dipendenti dagli uffici locali e dalle agenzie ai 50.000 postelegrafonici di ruolo.

Ma la istanza fondamentale che sale da tutti indistintamente i lavoratori postelegrafonici e particolarmente dai lavoratori dei gradi inferiori, dai dipendenti di terza categoria, dagli impiegati di gruppo C, da tutti coloro insomma che reggono realmente il peso della esecutività dei servizi, che operano nei capoluoghi o nei 13.000 uffici periferici, alla telescrivente o alla cuffia, agli sportelli e sulle vetture ambulanti, è un'altra.

È quella, cioè, di una generale rivalutazione delle loro funzioni, del loro lavoro; è quella di un riconoscimento più giusto delle loro responsabilità e della loro capacità professionale.

I postelegrafonici — e, ne siamo certi, tutta la opinione pubblica nazionale è con essi — sono divenuti coscienti di operare non più in una amministrazione a carattere prevalentemente burocratico, così come veniva un secolo fa simboleggiata dalla tradizionale trombetta del postiglione. Sono coscienti di operare, oggi, in una azienda moderna a carattere prevalentemente industriale, profondamente legata alle grandi correnti del traffico nazionale, allo sviluppo economico, industriale e commerciale di tutto il paese. Ed è in primo luogo per questo che mal si adattano ai postelegrafonici italiani i vecchi, superati e tradizionali schemi chiusi di inquadramento gerarchico, burocratico, di limitazioni assurde imposte allo sviluppo ed alla valorizzazione delle loro capacità tecniche e professionali ed allo sviluppo quindi della loro carriera.

Qui nasce la necessità inderogabile di una riqualificazione di tutta la categoria che, partendo dal basso, ponga al loro giusto posto questi 100 mila lavoratori, riconosca loro il diritto di uscire dal generale declassamento economico, giuridico e morale nel quale furono collocati dal fascismo ed ancora per dieci anni mantenuti.

Non ci troviamo, onorevoli colleghi, di fronte a 100 mila uscieri, archivisti o dattilografi; ci troviamo di fronte a 100 mila telegrafisti, telefonisti, portalettere e fattorini, cassieri e contabili dei servizi di banco posta, operai guardafili ed autisti, sul lavoro dei quali non pesano minori responsabilità e difficoltà amministrative, contabili e tecniche di quelle che caratterizzano l'attività dei lavoratori dell'industria privata.

Ed è per questo che ancora una volta, concludendo, riaffermiamo con forza che la unica via giusta per porre l'azienda delle poste e delle telecomunicazioni in condizione di dare un contributo potente allo sviluppo pacifico, al progresso sociale ed economico del

paese, per far sì che si possa presentare un pareggio ed una attività veramente reali e non fittizi, è quello di abbandonare l'indirizzo del risparmio sul sudore dei lavoratori, e di orientarsi invece verso una politica nuova di più ampio riconoscimento del significato, del peso, dei risultati del lavoro dei postelegrafonici italiani nel quadro generale di una più ampia industrializzazione, di una vera rinascita dell'azienda. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cuttitta, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dall'onorevole Giuseppe Basile:

« La Camera,

considerato che il debito di gratitudine della nazione verso i caduti per la patria non può considerarsi soddisfatto con le esigue pensioni che, per ristrettezze di bilancio, si concedono alle loro famiglie,

invita il Governo

a disporre che, nella assunzione dei fattorini telegrafici, una metà dei posti disponibili sia riservata agli orfani di guerra in possesso dei requisiti minimi richiesti.

Considerato altresì che non appare rispondente a principio di giustizia sociale corrispondere ai portalettere delle zone rurali collocati a riposo anteriormente al 1952 la esigua pensione che l'Istituto nazionale della previdenza sociale liquida ai prestatori di opera occasionale e discontinua,

invita il Governo

a proporre opportuni provvedimenti legislativi che consentano di estendere a questa benemerita categoria di lavoratori il trattamento integrativo di quiescenza istituito in applicazione del decreto legislativo 5 giugno 1952, n. 656 ».

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

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà brevissimo, data anche l'ora tarda.

Le cifre di bilancio sono consolanti. Siamo al pareggio: tante le entrate, tante le uscite. I servizi postali, telegrafici e telefonici, nonostante la loro complessità, funzionano egregiamente. Se fosse così per tutti gli altri servizi gestiti dallo Stato ci sarebbe da essere veramente contenti! Mi permetto perciò di esprimere da questo banco un elogio per tutto il personale, dal ministro al sottosegretario, fino all'ultimo portalettere rurale; tutti compiono il loro dovere, con vero spirito di abnegazione, continuando una antica tradi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

zione di ordine e di parsimonia encomiabile.

Devo solo dire poche parole sul funzionamento del servizio telefonico, e poche altre su questioni riguardanti il personale.

Servizio telefonico urbano. Il pubblico non ne è contento, principalmente perché esiste una deficienza nelle centrali telefoniche delle grandi città, e le richieste di nuovi allacciamenti attendono mesi ed anni. Le signore compagnie che gestiscono questo delicato servizio hanno il preciso dovere di attrezzarsi opportunamente e di andare incontro alle richieste dei singoli che debbono avere solo il disturbo di chiedere un allacciamento, pagare quello che debbono pagare, ed essere serviti nel giro massimo di quattro o cinque giorni.

Invece ci vogliono mesi ed anni e ci vogliono raccomandazioni di deputati per ottenere un nuovo allacciamento!

Un altro inconveniente riguarda la limitazione delle comunicazioni. Questo è un altro guaio. Giustamente gli utenti si lamentano, perché pagano un abbonamento e possono effettuare soltanto quattro conversazioni al giorno. Le società si giustificano dicendo che l'aumento del canone non è stato adeguato al mutato costo della vita. Se ciò corrisponde al vero, si consenta un ragionevole aumento del canone, ma si tolga il controllo sul numero delle conversazioni, controllo che risulta intollerabile anche perché l'utente non ha possibilità di vedere il contatore come avviene per il consumo del gas e della luce.

Per ciò che riguarda l'insufficienza delle centrali telefoniche, le società si giustificano dicendo che non si possono impegnare in nuove spese per il potenziamento degli impianti perché essendo scaduta la convenzione che dà facoltà allo Stato di riscattare e gestire in proprio il servizio telefonico, non si sentono di impegnare capitali in pura perdita.

Ma poiché chi ci va di mezzo è il pubblico, sono gli utenti, io mi permetto di pregare il Governo di uscire da questo *empasse* e di stabilire una buona volta se si debbano riscattare gli impianti e far gestire allo Stato, in proprio, il servizio telefonico urbano, ovvero continuare le attuali concessioni.

Si dettino però nuove condizioni a queste società, e siano salvaguardati gli interessi e i diritti del pubblico, dandogli la possibilità di ottenere nuovi allacciamenti senza fare anticamera, e lasciandolo libero di conversare al telefono quanto vuole, senza limitazioni e senza contatore!

Ho finito questo primo argomento. Ho promesso di essere breve e lo sarò.

Le altre due questioni riguardano il trattamento di quiescenza dei portalettere rurali e l'assunzione dei fattorini telegrafici. Al riguardo ho presentato un ordine del giorno del quale è stata data lettura. Basterà allora commentarlo per giungere rapidamente a conclusione.

Tutte e due le questioni ho portato in aula in sede di discussione del bilancio delle poste e delle telecomunicazioni il 29 aprile 1954, presentando un analogo ordine del giorno, che ebbe l'onore dell'approvazione unanime della Camera. La differenza sta in questo: che per i fattorini telegrafici chiedevo tutti i posti, cioè la precedenza assoluta, per gli orfani di guerra. Questa volta invece, per gli orfani di guerra, mi limito a chiedere la metà dei posti disponibili.

Riprendiamo l'argomento del trattamento di quiescenza dei portalettere rurali. Ne parlai nel 1954, facendo rilevare la grave ingiustizia che si commette a danno dei portalettere rurali che non sono considerati impiegati dell'amministrazione postale, ma semplici prestatori d'opera, talché, quando essi vanno a riposo dopo 40 anni di onorato e continuativo servizio, l'amministrazione delle poste non li riconosce come suoi gregari, e, per il trattamento di quiescenza li affida alla generosa elargizione della previdenza sociale! Noi sappiamo che le pensioni corrisposte dalla previdenza sociale sono minime, perché gli assicurati sono molti, lavorano saltuariamente e pagano assai poco per la loro assicurazione. Ma un povero individuo che ha prestato la sua opera per quaranta anni facendo il portalettere, percorrendo chilometri e chilometri nella sua onesta e diligente fatica giornaliera non può, non deve essere considerato un semplice prestatore d'opera occasionale!

Sarebbe opportuno rivedere la questione e mettere in organico anche i portalettere rurali, così come avviene per quelli delle città che si chiamano messaggeri.

Per coloro che sono andati in quiescenza dopo il 1952 si è provveduto con un fondo speciale che integra la magra pensione della previdenza sociale. Che cosa chiedo? Che questo provvedimento venga esteso anche ai portalettere rurali andati in pensione prima del 1952.

L'ordine del giorno che proposi nel 1954, e che fu approvato all'unanimità dalla Camera, ebbe un certo seguito per quanto riguarda questo argomento. Io rivolsi al ministro, che era l'attuale, un'interrogazione in

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

data 2 dicembre 1955, « per conoscere se, in attuazione del voto formulato dalla Camera nella seduta del 29 aprile 1954, sia stato provveduto ad estendere ai portalettere rurali collocati a riposo anteriormente al 1952 il trattamento di quiescenza istituito per questa categoria di lavoratori mediante l'iscrizione al fondo di previdenza di cui al decreto legislativo 5 giugno 1952, n. 556 ».

Rispose l'onorevole ministro: « Posso confermarle che la concessione ai portalettere rurali, fruitori della pensione a carico dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, di un trattamento integrativo di quiescenza secondo il voto espresso dalla Camera nella seduta del 29 aprile 1954, è prevista in uno schema di provvedimento da emanare ai sensi dell'articolo 9 della legge 20 dicembre 1954, n. 1181, il quale sarà quanto prima sottoposto all'esame e all'approvazione degli organi competenti ».

Se l'onorevole ministro mi potesse dire che questo provvedimento è stato già attuato, ne sarei felicissimo. Se invece è ancora in corso di esame, come egli mi disse il 6 gennaio 1956, la mia breve chiacchierata può servire per richiamare l'attenzione del Governo su questo problema, che è ancor vivo e per il quale l'aspettativa degli interessati è sempre ansiosa e pressante.

Fattorini telegrafici: ho accennato poc'anzi che, nel mio ordine del giorno del 29 aprile 1954, chiedevo la precedenza assoluta nelle assunzioni. Non ho motivo di indugiare per illustrare l'ordine del giorno, di per sé chiarissimo. Esso parla di « debito di gratitudine della nazione verso i caduti per la patria ». Onorevoli colleghi, questo debito lo Stato dovrebbe assolverlo mediante una congrua pensione. Quando un galantuomo, un lavoratore lascia la propria casa e va in guerra perché chiamato ad adempiere un dovere nazionale, noi gli assicuriamo attraverso la legge sulle pensioni di guerra un trattamento di favore; per lui, se torna mutilato o invalido, per la famiglia se egli avrà la disgrazia di non tornare.

Questo è lo spirito della legge sulle pensioni di guerra e, per essere conseguenti, bisognerebbe che la pensione di guerra che si dà alla vedova fosse adeguata alla perdita che ha subito. Invece no: vi sono questioni di bilancio, e una povera donna il cui marito è morto in guerra viene aiutata dallo Stato con una pensione di 10-12 mila lire mensili. Se la poveretta è rimasta con tre o quattro bambini a carico, immaginate la sua angosciata situazione!

Chiedere l'aumento della pensione, che dovrebbe essere almeno di 25-30 mila lire al mese, non si può perché le pensioni di guerra già pesano molto. Appunto per questo, io chiedo di dare un aiuto a queste povere vedove mediante l'assunzione come fattorini di qualche loro figliuolo, che esse, con stento e fatica, sono riuscite ad allevare fino a 17 anni, facendogli anche conseguire un piccolo titolo di studio. Non sarà un gran che di impiego. Dapprima guadagnerà soltanto una quindicina di mila lire al mese, ma, se avrà buona volontà, quel ragazzo diventerà commesso e poi messaggero e un pezzo di pane se lo sarà assicurato, anche per il proprio avvenire.

Dopo l'approvazione del mio ordine del giorno del 29 aprile 1954 io mi aspettavo di vedere finalmente assunti tutti gli orfani di guerra che avevano fatto la domanda al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Così purtroppo non è stato, e la dozzina di orfani di guerra che io vado raccomandando continuamente sono tuttora senza lavoro. Di tanto in tanto me ne assumono uno, non più di uno all'anno, ma per gli altri io sono preoccupato perché si avvicina il termine dei 21 anni ed allora non sarà più possibile assumerli, perché avranno passato il limite di età.

È per questo che ritorno sull'argomento, senza acredine verso nessuno, ma con un senso di accoramento che sento assai più profondo per la sorte di questi giovani figli della sventura. La richiesta di precedenza assoluta poteva essere drastica e mi sono reso conto che poteva anche urtare contro altre necessità. È possibile, infatti, che esistano famiglie numerose in condizioni anche più bisognose della povera vedova di guerra che percepisce una pensione di 10 mila lire al mese. Questa volta, perciò, nella formulazione del mio ordine del giorno, ho limitato la mia richiesta al 50 per cento dei posti disponibili.

Sono posti che si danno senza concorso, le assunzioni essendo fatte direttamente dal Ministero. Perciò, l'accettazione dell'ordine del giorno potrebbe rendere esecutiva la mia richiesta. Termino rivolgendo al ministro viva preghiera di volere accogliere questa mia istanza. Così facendo, egli renderà un doveroso omaggio ai padri di questi orfani caduti per la patria. Ne avrà la benedizione delle mamme, di queste donne in gramaglie che hanno sopportato più di ogni altro la sventura della guerra abbattutasi come un uragano

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

sul loro tetto e sulle loro famiglie. (*Approva-
zioni a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discus-
sione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle in-
terrogazioni pervenute alla Presidenza.

NENNI GIULIANA, *Segretario*, legge :

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro della pubblica istruzione, per conoscere
se non intenda prendere l'iniziativa per la
emanazione di un provvedimento atto ad asse-
gnare le cattedre delle scuole medie di ogni
ordine e grado, rimaste scoperte nei concorsi
riservati a norma dell'articolo 13 del decreto
luogotenenziale 7 maggio 1948, banditi con
decreto ministeriale del 27 aprile 1951, ai con-
correnti abilitati negli stessi con punteggio dai
6 ai 7 decimi ed in ordine di graduatoria.

« L'interrogante, nel sottolineare l'importan-
za e l'urgenza di provvedere a quanto
sopra, attende con fiducia affidamenti posi-
tivi.

(20765)

« ANTONIOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro dell'interno, per sapere se è a cono-
scenza del fatto avvenuto a Bosa (Nuoro) il
30 maggio 1956: mentre, in pieno giorno, 5-6
cittadini conversavano commentando l'esito
delle elezioni, svoltesi come dappertutto in
una atmosfera serena e senza alcun incidente,
il maresciallo dei carabinieri interveniva inti-
mando loro di « cessare di discutere e di stare
insieme », come se fosse stato disposto lo stato
di assedio o il coprifuoco; il tenente dei carabi-
nieri inoltre convocava in caserma un diri-
gente del partito comunista italiano che parte-
cipava alla conversazione e tentava di intimi-
darlo e di fargli firmare una diffida;

per sapere se, considerato che il citato
arbitrario, illegale e poco responsabile inter-
vento del maresciallo e del tenente dei carabi-
nieri di Bosa, provocando la legittima indi-
gnazione di numerosi cittadini, potrebbe con-
tribuire a turbare la serenità degli animi, non
ritenga opportuno far comprendere ai diri-
genti la tenenza dei carabinieri di Bosa la
opportunità di evitare il sospetto che essi agi-
scono come strumento di parte e non a tutela
imparziale dei diritti di tutti i cittadini, e ri-

chiamarli al loro dovere di rispettare per
primi i diritti di libertà sanciti dalla Costi-
tuzione.

(20766)

« PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro del tesoro, per conoscere quale esito
abbia avuto la pratica di pensione di guerra
1915-18 di Cherubini Vittorio fu Pietro, da
Panicale (Perugia), posizione n. 528030, elenco
n. 118352.

(20767)

« BERARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro del tesoro, per conoscere la posizione
di Balducci Domenico fu Francesco (diretta
civile n. 7927). L'interessato, nonostante i sol-
leciti, non riesce ad avere una risposta per la
domanda di pensione di guerra.

(20768)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro del tesoro, per conoscere se non ritiene
impartire le dovute istruzioni perché sia dato
corso alla richiesta di pensione di guerra del
Mingotti Luigi di Giulio (diretta civile), il
quale ha perduto la vista per cause di guerra.

« Il caso si presenta pietoso e quindi urge
una decisione.

(20769)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro del tesoro, per sapere se non ritiene di
impartire le dovute disposizioni perché sia
definita la pratica di pensione di guerra del
Poli Francesco padre del Marino (indiretta
civile) deceduto in seguito ad una granata.

(20770)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro del tesoro, per conoscere se non intende
dare corso alla richiesta dell'assegno di previ-
denza presentata diversi anni fa e sollecitato
diverse volte dal Ricci Mario fu Giuseppe (di-
retta militare, posizione n. 654758). Trattasi
di persona di età avanzata (circa 80 anni) e
bisognosa.

(20771)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-
nistro del tesoro, per conoscere lo stato della
pratica di pensione di guerra (indiretta parti-
giana) della Bernabé Ofelia di Giovanni de-
ceduta. Il richiedente è il padre Giovanni.

(20772)

« MARABINI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere quali opere per la costruzione della diga sul fiume Temo (Bosa, Nuoro) siano state appaltate, per quale importo, e in quali date dovrebbero avere inizio e prevedibile ultimazione i relativi lavori.

(20773)

« PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se risponda a verità il fatto che in 67 comuni della Sardegna (24 in provincia di Cagliari, 23 Sassari, 20 Nuoro) sono stati individuati focolai di cavallette;

per sapere quali misure siano state eventualmente già disposte per distruggere i focolai e impedirne preventivamente la diffusione in altre zone.

(20774)

« PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno provvedere a ristabilire la tariffa ordinaria per la spedizione di pacchi postali costituiti da damigianette, abolendone la maggiorazione di tariffa del 75 per cento, tenuto conto che le damigianette non richiedono durante il trasporto le precauzioni speciali previste dall'articolo 189 del regolamento e che sole potrebbero giustificare la maggiorazione di tariffa e che, soprattutto, il mantenimento di questa può indurre, come già ha indotto, molte ditte a sospendere la loro attività commerciale inerente l'impiego di damigianette.

(20775)

« COTTONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se egli non ritiene necessario intervenire presso le competenti autorità affinché vengano sollecitamente accertati e corretti i brogli consumati nelle elezioni comunali di Mercogliano (Avellino). Tali brogli sono stati oggetto di documentate denunce ed è indispensabile che le relative procedure vengano sollecitate al fine di placare le giuste rimozioni sollevate da parte della maggioranza della popolazione di quel comune che avendo votato per la lista popolare della « Bilancia » si è vista defraudata della vittoria elettorale da chi ha fraudolentemente operato a vantaggio della lista dello « scudo crociato ».

(20776)

« GRIFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se non ritenga opportuno proporre una modificazione o interpretazione estensiva dell'articolo 33 della legge 25 luglio 1952, n. 949, in modo da consentire che nelle operazioni di credito della Cassa per il credito alle imprese artigiane, predisposte dalla legge citata per « l'acquisto di macchine ed attrezzi », siano comprese anche materie prime che in certi casi — come per esempio quello del legno per gli artigiani di questo settore, che comprende una importantissima categoria nel ramo artistico — rappresentano il più gravoso onere finanziario per l'impresa artigiana.

(20777)

« GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se non intenda proporre l'emanazione di una legge che consenta ai maestri laureati di essere distaccati, a loro richiesta, presso le scuole secondarie senza che ciò provochi perdita di diritti relativi allo sviluppo di carriera nel ruolo di provenienza.

« L'interrogante chiede inoltre che il servizio prestato nelle scuole elementari abbia uguale valutazione a quello dei colleghi della scuola secondaria e che, altresì, ai maestri laureati, sia concessa, con le medesime modalità stabilite per i colleghi della scuola media, l'abilitazione didattica, sia pure con un maggior numero di anni di servizio.

(20778)

« ANTONIOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i motivi per cui — durante manifestazioni di carattere internazionale — alla bandiera italiana non sempre è riservato il posto d'onore che le compete (così come è praticato da ogni altro Stato), ponendola in posizione preminente sulle bandiere di Stati esteri e alla destra delle stesse, per evitare — come si è visto frequentemente — che il tricolore nazionale sia confuso con altre bandiere.

(20779)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza della notizia apparsa su un quotidiano di Catania che il prefetto di quella città si sia congratulato con telegramma col sindaco La Ferlita del successo elettorale della democrazia cristiana in quella città.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

« Se ritenga che tale comportamento possa addirsi alla posizione di indipendenza e di imparzialità del rappresentante del potere esecutivo nelle provincie.

(20780)

« GAUDIOSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada di allacciamento del comune di Castelpetroso con la frazione Casale di detto comune.

(20781)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di un lotto di case popolari nel comune di Castelpetroso (Campobasso), che consentirebbe la eliminazione delle abitazioni malsane.

(20782)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla sistemazione delle strade interne del comune di Castelpetroso (Campobasso).

(20783)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di fognature nel comune di Castelpetroso (Campobasso).

(20784)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della rete idrica interna nel comune di Castelpetroso (Campobasso).

(20785)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se è a conoscenza che un centinaio di assegnatari dell'Opera valorizzazione Sila del comune di Scala Coeli (Cosenza), per raggiungere la loro quota, sono costretti a guadaire il torrente Fiumenica, con rischio della vita durante il periodo delle piene invernali;

che da circa quattro anni è stata progettata e regolarmente approvata dagli organi competenti una strada che, partendo dalla

statale 108, dovrebbe arrivare sulla sponda destra del torrente stesso, alleviando, così, il grave disagio dei contadini e della popolazione tutta;

per sapere, inoltre, quali provvedimenti il ministro intende adottare perché i lavori per la costruzione di una strada, così importante e così vitale per l'economia di un intero comune, vengano al più presto appaltati.

(20786)

« MESSINETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se trova conferma la notizia secondo la quale il Governo proporrà al Parlamento un provvedimento inteso ad aumentare i limiti di età per l'ammissione ai concorsi a posti di veterinario condotto o, quanto meno, l'aumento di tale limite per gli idonei in precedenti concorsi.

« L'interrogante, nel far presente l'opportunità di un provvedimento del genere, sollecita urgenti precise notizie.

(20787)

« ANTONIOZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non intenda farsi promotore di una legge che apporti una attesa e necessaria modifica all'articolo 68 del vigente testo unico delle leggi sanitarie nel senso di allungare il limite di età per essere ammessi ai concorsi sanitari.

« Attualmente, come è noto, il limite fino a 32 anni è ritenuto esiguo ed insufficiente, come lo dimostra il grande numero di laureati che a causa dei corsi di specializzazione e di perfezionamento hanno superato tale limite, senza potersi sistemare.

« L'articolo 68 del vigente testo unico può essere giustamente modificato in modo da prorogare il limite di età per i concorsi sanitari ad almeno 37 anni.

(20788)

« GRAZIOSI, TRUZZI, GORINI, FERRARI
RICCARDO, MARZOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi non ancora è stata definita la pratica di pensione di guerra di Lembo Nunziato di Luigi (classe 1916), da Castel San Lorenzo (Salerno).

« L'interrogante fa presente che il Lembo è stato prigioniero di guerra per sei anni.

(20789)

« CACCIATORE ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio estero, per essere informati circa l'estendersi della infestione del malsecco ai limoneti di tutta la zona palermitana detta « La Conca d'Oro » ed in special modo alla zona di Bagheria, oltre alla nuova ripresa del male nella zona catanese e messinese. Più precisamente gli interroganti chiedono di conoscere:

1°) se si stanno facendo indagini onde appurare la entità dei danni al capitale arboreo ed alla produzione in atto, anche in correlazione con il commercio estero;

2°) come si pensa di venire incontro ai dissesti che colpiscono migliaia di piccoli e medi produttori, con contributi, con riduzioni di tasse, con assistenza tecnica;

3°) quale attività stanno svolgendo gli appositi istituti sperimentali e di difesa fitopatologica ed in particolare la Stazione di agrumicoltura di Acireale; quali mezzi straordinari per studi, indagini, interventi si pensa di mettere a loro disposizione; se non si ritiene opportuno dislocare un osservatorio *ad hoc* nella « Conca d'Oro ».

(20790)

« SALA, MARILLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se il personale adibito a lavori diversi come servizio mensa, ecc., presso i diversi raggruppamenti della polizia debba essere assicurato a termine della legge sulla previdenza sociale sia per la vecchiaia sia per la corresponsione degli assegni familiari.

(27791)

« ALBIZZATI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali notizie risultino al suo Ministero circa la presenza di focolai di cavallette nelle tre provincie sarde e quali interventi intenda predisporre perché gli ispettorati provinciali dell'agricoltura siano messi in condizione di condurre con la massima prontezza ed energia la lotta contro quest'altro flagello che colpisce nuovamente l'agricoltura sarda, dove già vengono segnalati ulteriori gravi danneggiamenti.

(20792)

« POLANO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno e del tesoro — premessa la risposta avuta alla interrogazione n. 20666, che è stata inviata per conoscenza anche al

ministro dell'interno e nella quale si dichiara che da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri non è stata erogata nessuna somma a favore dell'avvocato Natale Dander; risultando invece agli interroganti, in modo certo, che la erogazione dell'importo di lire 5 milioni al nome dell'avvocato Natale Dander è realmente avvenuta — per sapere:

1°) se ed a quale titolo tale erogazione fu fatta da uno dei Ministeri interrogati, se non a favore, al nome dell'avvocato Dander;

2°) se i ministri interrogati sono disposti a dare schiarimenti dettagliati sull'impiego dei fondi stanziati in bilancio sotto la denominazione « per la propaganda di italianità connessa con la particolare situazione di alcune zone di confine » (fondo che nei decorsi cinque esercizi finanziari ammontava a circa quattro miliardi di lire e che attualmente figura con lire 600 milioni in bilancio).

(20793)

« TINZL, EBNER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene di intervenire subito presso gli enti preposti alla costruzione e gestione degli alloggi I.N.A.-Casa di Lucca perché provvedano di urgenza a rimediare le gravi deficienze riscontrate dagli assegnatari del blocco n. 8 sito in via Di Ronco i quali, fino ad oggi inutilmente, hanno avanzato le loro giuste lagnanze all'Istituto autonomo case popolari di Lucca, alla gestione I.N.A.-Casa di Roma, all'incaricato regionale gestione I.N.A.-Casa ed infine al prefetto ed al sindaco di Lucca.

« Detti alloggi presentano fin dall'epoca della loro consegna avvenuta il 15 maggio 1955 i seguenti inconvenienti che mano mano si vanno aggravando:

a) il tetto è stato costruito con materiale di scarto, avvallato in più punti con pendenza insufficiente il che produce infiltrazioni di acqua negli alloggi situati ai piani superiori;

b) gli infissi alle porte e alle finestre, poiché è stato adoperato legno non stagionato e semplice calcina, si staccano dalle pareti;

c) gli avvolgibili sono quasi tutti inefficienti e soggetti a bloccarsi. Sono stati adoperati chiodi fissi anziché le normali viti;

d) le condutture di scarico dell'acqua sono in pessimo stato di funzionamento tanto che fin dai primi giorni si sono verificate infiltrazioni e perdite d'acqua;

e) nelle giornate rigide il vento e la pioggia penetrano all'interno degli alloggi a causa dell'imperfetta chiusura di porte e finestre e l'acqua ristagna davanti agli ingressi princi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1956

pali a causa della pendenza contraria dei marciapiedi;

f) in vari alloggi sono state adoperate mattonelle di scarto che hanno presentato rotture fin dalla consegna;

g) l'intonaco delle pareti non è stato eseguito a regola d'arte, ecc., e tanti altri inconvenienti che una ispezione potrebbe mettere senz'altro in rilievo.

(20794)

« AMADEI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

La seduta termina alle 20,15

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30:

1. — Svolgimento della proposta di legge.

ZANOTTI e ZANIBELLI. Trasformazione in Istituto zootecnico agrario lombardo e suo riconoscimento in Ente morale dell'Istituto sperimentale agrario cremonese, Fondazione Giuseppe Robiani (2130).

2. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2029) — *Relatore*: Troisi.

3. — Discussione del disegno di legge.

Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi (346) — *Relatori*: Dosi, *per la maggioranza*; De Marzio, *di minoranza*.

4. — Discussione del disegno di legge:

Istituzione della zona industriale di Savona (1150) — *Relatori*: Cappa e Geremia;

e delle proposte di legge.

TOGNI ed altri: Provvedimenti per la zona industriale apuana (265) — *Relatori*: Belotti e Cappa;

MICHELÌ e VISCHIA: Provvedimenti per la zona industriale ternana (*Urgenza*) (321) — *Relatori*: Caiati e Cappa.

5. — Discussione della proposta di legge.

Senatore BRASCHI: Disciplina delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda, e del vincolo alberghiero (*Approvata dal Senato*) (1932) — *Relatori*: Rocchetti, *per la maggioranza*; Capalozza e Murdaca, *di minoranza*.

6. — Discussione delle proposte di legge.

Senatore TRABUCCHI: 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;

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore*: Elkan.

7. — Votazione per l'elezione di sei rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.

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*.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI