

DCLIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 22 OTTOBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LEONE**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	36975	COLITTO	37006
Commemorazione del senatore Armando Cermignani:		BERNIERI	37009
MARANGONE	36975	Interrogazioni (<i>Annunzio</i>)	37026
BUCCIARELLI DUCCI	36976	Interpellanze (<i>Svolgimento</i>)	
CORBI	36976	PRESIDENTE	37014
CASSIANI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	36976	DELCROIX	37015, 37022, 37023
PRESIDENTE	36977	VIOLA	37017, 37023, 37024
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		ZOLI, <i>Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio</i>	37020, 37025, 37026
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1957-58. (2693)	36977	Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	36977, 36979	PRESIDENTE	37003
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i>	36977, 37001	Sull'ordine dei lavori:	
CASSIANI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	36984, 36999, 37001	PRESIDENTE	37002
MANIERA	37000		
CACCURI	37001		
POLANO	37001		
TROISI	37001		
COLASANTO	37001		
NICOSIA	37001		
MAGNO	37001		
PRIORE	37001		
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):			
Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1957-58. (3033)	37003		
PRESIDENTI	37003		
VICENTINI	37003		

La seduta comincia alle 16.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo 1 deputati Sangalli e Turnaturi.
(I congedi sono concessi).

**Commemorazione
del senatore Armando Cermignani.**

MARANGONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARANGONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, improvvisamente la notte di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

sabato scorso è scomparso dalla nostra grande famiglia il senatore Armando Cermignani. Era nato a Pescara il 22 febbraio 1888, da famiglia artigiana, la quale, con sacrifici grandissimi, pensò di mandare questo ragazzo, sveglio e attento a tutte le cose della vita, a conseguire l'abilitazione, per lui ambita, all'insegnamento del disegno, presso l'accademia di belle arti di Bologna.

Fu volontario nella guerra 1915-18, due volte fu ferito e per 15 mesi chiuso in prigionia a Celle Lager, in Germania. Nell'ultimo conflitto conseguì il grado di maggiore di fanteria. Dopo la liberazione fu designato prefetto di Pescara da quel comitato di liberazione nazionale. Fu insegnante di disegno per tanti anni all'istituto tecnico di Pescara e vicepresidente di quella scuola.

Fu assessore ai lavori pubblici della sua città, consigliere comunale, segretario della federazione del partito socialista di Pescara, due volte eletto senatore della Repubblica, vicepresidente della Commissione istruzione del Senato.

Egli era pittore e, anche se da tanti anni non dipingeva più, tale era rimasto con il grande affetto per le sue opere che non volle vendere, che per se stesso conservò, per i suoi e per gli amici. Era pittore del suo paesaggio solenne e primitivo e di ogni cosa che amava, fuori dalle correnti e dalle stravaganze, non legato ad alcun gruppo che cerchi di farsi innanzi talvolta con prepotenza, modesto e schivo, ma grande appunto con le cose che amava.

Fu apprezzato in Italia e all'estero come xilografo per la sua naturale incisività e per la fantasia compositiva. E se ne serba la memoria viva attraverso la lunga collaborazione a *Tempo nostro* e a *La grande illustrazione*. Come tale, era non soltanto conosciuto in Italia e all'estero, ma soprattutto particolarmente apprezzato. Fu sindacalista per vocazione e ricco di esperienza, per cui in sede di congresso fu eletto membro della segreteria nazionale del sindacato artisti della C. G. I. L.

Così io ebbi la fortuna di conoscere Armando Cermignani, che non parlava mai di se stesso; ed alla notizia dell'amico scomparso mi ha preso come una improvvisa commozione. Vorrei poter tracciare di lui un profilo semplice come egli era: semplice, ma profondo come educatore di nuove generazioni alle cose belle, alle cose buone, come artista che riesce a dimenticare se stesso quasi per lasciare via libera agli altri; come compagno di partito, fervidamente convinto delle sue idee, coerente con i suoi principi, come senatore della Repubblica che in quell'alto seggio sempre era rima-

sto sereno e tranquillo come un professore tra i suoi allievi. Schivo da ogni elogio, modesto e sempre sereno con se stesso e con gli altri, aveva una umanità commovente; il suo sorriso ne rispecchiava l'animo gentilissimo. Aveva un cuore buono con tutti, ma soprattutto con gli umili, ai quali era tenacemente attaccato. Non è più tra noi. Resta con noi il suo esempio di cultura eletta, del maturato giudizio, dell'azione obiettiva, schiva da ogni faziosità, pronta a quel cordiale colloquio che sempre persuade.

A nome del mio gruppo porgo alla famiglia la espressione del più partecipe e sofferto cordoglio.

BUCCIARELLI DUCCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUCCIARELLI DUCCI. Il gruppo parlamentare della democrazia cristiana si associa alle espressioni di cordoglio pronunciate per la scomparsa del senatore Cermignani.

CORBI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBI. La figura di Armando Cermignani era una di quelle che per il proprio passato, per il proprio sapere, per la modestia hanno onorato il Parlamento italiano. Il collega Marangone lo ha ricordato con le giuste, oneste parole che gli si addicono. Perché sono certo che egli non avrebbe amato licenze retoriche postume ed insincere frasi d'occasione per la sua persona. Il maggior merito suo, quello che lo rendeva caro, stimato da tutti e soprattutto dalla sua gente, che due volte lo volle a rappresentarla in Senato, erano appunto le sue doti di modestia, di bontà, di sereno giudizio. Ma al contempo egli fu fermo sempre nei suoi grandi ideali; ed è per questo che il partito socialista italiano, nel quale egli sempre militò, ed i lavoratori della sua regione di Abruzzo, sinceramente piangono la di lui perdita. Il gruppo parlamentare comunista si associa al cordoglio ed invia, ai suoi familiari ed ai suoi compagni di lotta e di fede, le più vive condoglianze.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si associa alla commemorazione del senatore Armando Cermignani, che fu interventista intervenuto nella prima guerra mondiale; e fu combattente dell'agone politico a difesa di quello che gli pareva fosse il bene contro tutto quanto gli sembrava fosse il male. Nel combattimento egli portò,

come i colleghi hanno ricordato, la semplice bontà dell'artista; così il senatore Cermignani non conobbe asprezze. Perciò nella memoria dello scomparso sostano pensosi i colleghi del Parlamento.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi associo con profondo sentimento, che ho già espresso in un telegramma alla famiglia all'annuncio della luttuosa notizia, alle espressioni che sono state qui pronunciate in memoria del senatore Cermignani, anima squisita di artista, figura di profondo educatore e di uomo politico probo e lineare.

Rinnoverò alla famiglia le espressioni di cordoglio che l'Assemblea ha voluto così solennemente pronunciare in sua memoria. (*Segni di generale consentimento*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile. (2693).

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

Come la Camera ricorda, nella seduta del 18 scorso abbiamo chiuso la discussione generale ed esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Angelo Raffaele Jervolino.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, spero di non essere considerato un uomo semplice né un sentimentale, se dirò che, nel prendere la parola su questo bilancio per rispondere alle osservazioni fatte dai colleghi, io provo un certo disagio. E ne dico subito la ragione. La mia relazione ha avuto, per bontà di tutti i colleghi che sono intervenuti nella discussione, unanimi consensi. Ciò mi fa mancare il mordente della polemica, che è pure necessaria per dare maggiore efficacia alla replica su argomenti di cui tutti hanno avvertito la importanza. Ringrazio i colleghi per le cortesi parole che hanno avuto nei miei riguardi e in modo particolare sono grato all'onorevole Colitto che — indugiandosi anche più del necessario sulla mia relazione — ha messo in evidenza la completezza, la chiarezza ed anche lo stile con cui la medesima relazione è stata redatta.

Prendo la parola per tre considerazioni. Anzitutto desidero fare qualche precisazione che mi sembra necessaria specie in merito agli interventi dell'onorevole Ducci e dell'onorevole Cafiero. Secondariamente intendo avvalorare alcune richieste che sono state presentate al ministro da parte di coloro che

sono intervenuti nella discussione, richieste che meritano l'attenzione della Camera e in modo particolare del relatore. In terzo luogo ritengo necessario soffermarmi, sia pur brevemente, su alcuni temi che hanno formato oggetto della mia relazione sui quali — certamente per la necessità di una limitata discussione — non vi è stata possibilità di particolareggiata ed impegnativa discussione.

L'onorevole Colitto avrebbe desiderato una specifica trattazione dell'argomento del lavoro portuale, di cui si sono interessati recentemente, mi sembra proprio in questo mese, l'Unione italiana delle camere di commercio, industria e agricoltura nel convegno di Milano e la prima conferenza internazionale dei magazzini generali di deposito pubblico. L'onorevole Jacoponi, a sua volta, avrebbe gradito un capitolo particolare riguardante il personale dipendente dalle società di navigazione, nel cui trattamento, a suo dire, si verificherebbero gravi violazioni della giustizia.

All'uno e all'altro collega — che non sono neppure d'accordo perché le loro richieste sono del tutto contrastanti — debbo ricordare che i problemi da loro accennati sono di natura squisitamente sindacale e perciò devono essere studiati e definiti in sede competente.

E debbo anche ricordare loro le conclusioni della mia relazione scritta, nella quale ho consacrato le seguenti parole: « I problemi della marina mercantile sono tanti e così importanti che una relazione, anche se sviluppata e particolareggiata, non li potrebbe trattare tutti ed esaurientemente. Noi ci siamo soffermati su alcuni dei problemi che ci sono sembrati meritevoli della nostra attenzione perché più consoni alla natura del compito assolto. Dobbiamo confessare, però, che siamo dolenti di non aver potuto sviluppare la trattazione di tali problemi. Sappiamo che ve ne sono altri, egualmente importanti e vivamente sentiti ».

E, verso la fine della stessa relazione, aggiungevo: « Vi sono problemi che attendono la loro soluzione: ascolteremo, con il massimo impegno, quanto diranno — a complemento di questa relazione — gli onorevoli colleghi nei loro interventi, specie quelli che portano nell'Assemblea la voce dolorante delle categorie più umili e più bisognose, alle quali noi ci sentiamo assai vicino ».

È l'onorevole Jacoponi, accogliendo questo mio invito, ha fatto riecheggiare in Assemblea la voce dolorante di determinate categorie di lavoratori le cui necessità sono state prospettate con tanto impegno e con tanta

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

passione, che, siamo certi, l'onorevole ministro terrà nella dovuta considerazione.

L'onorevole Ducci si è intrattenuto particolarmente su determinati aspetti della marina mercantile. Anzitutto egli ha insistito, onorevole ministro, perché sia approvato in questa legislatura e non nella prossima il disegno di legge presentato dal Governo al Senato per il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. La stessa richiesta è stata fatta nella mia relazione e sono contento che anche altri colleghi, oltre l'onorevole Ducci, abbiano avvalorato i voti della Commissione legislativa, da me presieduta, nella seduta del 24 luglio 1957. Sono dell'opinione anche io, onorevole ministro, che non è possibile sopprimere le linee passive come è stato proposto dal C.I.R. Ne sarebbero soprattutto danneggiate le isole. Dobbiamo infatti ricordare che anche per i servizi marittimi vale ciò che, comunemente, viene ritenuto per i trasporti delle ferrovie dello Stato: occorre cioè tenere sempre presente la funzione sociale dei trasporti.

Ma, appunto per questo, mi pare necessario dare una risposta serena all'onorevole Ducci in merito ad alcune preoccupazioni manifestate da lui relativamente ai servizi delle società di preminente interesse nazionale.

L'onorevole Ducci, a proposito dell'esercizio delle linee sovvenzionate, si è soprattutto soffermato: a) sull'entità della perdita, esprimendo la sua meraviglia che, con l'aumento delle navi e delle linee esercite sia aumentato anche il deficit di bilancio; b) sull'attività che la Finmare (della quale ha pure riconosciuto le non poche e non trascurabili benemeritenze) eserciterebbe con una eccessiva ingerenza verso le quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, intralciandone il libero svolgimento.

In merito alla prima osservazione — pure invocando che il deficit sia notevolmente diminuito — è opportuno non perdere di vista le seguenti considerazioni:

Alle società del gruppo Finmare viene assegnato l'esercizio di servizi che, ritenuti indispensabili per l'economia generale del paese, non hanno avuto e non hanno un rendimento economico tale da interessare l'iniziativa privata: e ciò sia per la natura stessa dei servizi che per le norme da seguirsi nello svolgimento dei servizi medesimi (itinerari, frequenza, velocità, tenore). È logico quindi che, quando il numero di questi servizi aumenta o nuove unità si aggiungono, cresce il risultato passivo. Questo si verifica anche perché si accrescono fortemente, in

relazione agli alti costi delle nuove unità, gli oneri finanziari che gravano sulle società esercenti.

Ma, a rigore, questi servizi possono considerarsi del tutto passivi? Senza dubbio sì, se si tiene presente la cifra ultima del bilancio; ma se si considerano le contropartite che dai servizi stessi derivano al paese, la risposta è ben diversa. Tuttavia chiediamo, ad esempio, continui miglioramenti ed intensificazione dei servizi di collegamento con le isole (particolarmente con la Sardegna). Nel contempo domandiamo la riduzione delle tariffe dei trasporti: i maggiori oneri, che inevitabilmente ne risulteranno per la società esercente, trovano contropartita in una ragione di carattere sociale. Non dimentichiamo che le navi della società « Italia » hanno trasportato un fortissimo numero di passeggeri dalle Americhe, consentendo così che il primo porto di sbarco sia italiano e quindi maggiore la permanenza in Italia: i maggiori introiti, che derivano al paese attraverso questo turismo, costituiscono un apporto sostanziale che occorrerebbe porre a favore della società armatrice.

Durante il periodo della chiusura del canale di Suez, quando sulle banchine si accumulavano le merci ed i nostri esportatori non sapevano come provvedere alla consegna dei loro manufatti ai clienti dell'oriente, fu richiesto al « Lloyd Triestino » la intensificazione delle partenze ed il dirottamento delle navi via Gibilterra. Il vantaggio risultato al paese da questa pronta azione, che peraltro si è pure conclusa con un onere di bilancio per la società, fu di notevole importanza soprattutto di natura politica.

In merito alla seconda osservazione, cui si è associato anche l'onorevole Cafiero, è necessario precisare che, nella relazione, ho richiamato l'argomento per conoscere le diverse opinioni dei parlamentari. Poiché ho sentito solamente opinione contraria all'attuale competenza della Finmare, credo opportuno comunicare alla Camera le osservazioni che vengono fatte dai sostenitori dell'attuale stato di cose.

La legge istitutiva ha fissato il compito della Finmare: provvedere al finanziamento e al coordinamento delle società di navigazione (articolo 4 del decreto-legge, 7 dicembre 1936 n. 2082, che istituisce la Finmare) con lo scopo di assumere partecipazioni azionarie nelle società di cui all'articolo 1; curare il coordinamento tecnico delle stesse; prestare loro nelle forme ritenute più adatte l'opportuna assistenza finanziaria

Pertanto i sostenitori della duplice competenza, affermano, anzitutto, che l'azione di coordinamento, che va svolgendo la Finmare, non è arbitraria ma in armonia al suo compito istituzionale.

Sostengono, ancora, che un'azione diretta alla armonizzazione delle singole attività nei campi comuni (eliminazione delle interferenze reciproche; formazione di un fronte unico in tutti quei casi in cui da esso può derivare una maggior forza) è ritenuta rispondente alla migliore concezione organizzativa ed economica in quanto porta a risultati profittevoli per le singole società e quindi per lo Stato.

Ricordano che le quattro società di preminente interesse nazionale hanno un'origine comune, rapporti comuni con lo Stato e con le sue amministrazioni (le quattro convenzioni del 1937 ed i relativi capitoli sono identici in tutta la parte normativa) ed inoltre campi di attività che non presentano limiti netti: cosicché i traffici di una delle società possono presentarsi talora in concorrenza ed in molti casi complementari.

Vengono addotti alcuni esempi: il « Lloyd triestino » e l'« Adriatica » hanno un tratto comune dei loro servizi (Italia-Egitto) e sarebbe indubbiamente pregiudizievole se le due società ispirassero la loro azione alla concorrenza; la linea celere commerciale del Congo del « Lloyd triestino » ha un breve tratto della rotta comune a quella della linea commerciale del sud-America compresa fra i servizi della società « Italia ».

Ritengono, pertanto, assai vantaggiosi gli indirizzi comuni nella politica generale dell'acquisizione dei traffici, nella emissione di polizze cumulative per merci in trasbordo, nella emissione di biglietti di passaggio su percorsi che si raccordano.

I predetti sostenitori ricordano, infine, la necessità dell'accentramento delle rappresentanze — che in sede di coordinamento ha la migliore soluzione — nei punti mondiali da considerare nevralgici nella produzione dei traffici: così che, essi affermano, il concentramento degli interessi delle quattro società in questi punti deve considerarsi non soltanto vantaggioso per tutte, agli effetti della produzione, ma anche determinativo di una forte economia nei costi.

Queste osservazioni potranno essere utili — in sede di riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale — per orientare il Ministero competente a prendere gli eventuali provvedimenti opportuni.

Debbo soffermarmi ancora qualche momento per dare un'altra risposta all'onore-

vole Ducci, il quale, parlando della previdenza a favore dei marittimi (in merito alla quale vi sono nella mia relazione delle affermazioni che mi pernetto definire molto coraggiose), ha affermato che nessuno dei democristiani si è interessato al problema negli ultimi cinque anni. Non ho avuto il tempo (mi spiace che non sia presente l'onorevole Ducci) di fare delle ricerche accurate per le interrogazioni e le interpellanze...

PRESIDENTE. Guardi che l'onorevole Colasanto ne rivendica cinque.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. E vi è anche una sua proposta, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Sì, di quando avevo libertà d'azione nel Parlamento! Ora, solo con lo spirito posso essere accanto a certe proposte!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Ho, però, davanti agli occhi alcuni provvedimenti che per dovere di giustizia devo ricordare per rettificare la grave affermazione dell'onorevole Ducci.

Anzitutto, un provvedimento, presentato dal Governo democristiano nel 1953, sul riordinamento del comitato amministrativo della Cassa nazionale per la previdenza marinara, che è legge dello Stato: la legge 31 marzo 1954, n. 141. Vi è poi un secondo provvedimento, presentato anch'esso dal Governo democristiano (precisamente dal ministro Tambroni) il 26 giugno 1954, che è legge dello Stato: la legge 27 novembre 1954, n. 1180, avente per oggetto: Concessione di una anticipazione di 800 milioni alla Cassa nazionale per la previdenza marinara. Segue, poi, una proposta di legge del deputato Rubinacci, annunciata il 4 marzo 1955, che è anche essa legge dello Stato: la legge 23 dicembre 1955, n. 1368. Vi è una proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Rapelli che è stata approvata dalla nostra Commissione in data 28 giugno 1957 e trovasi ora all'esame del Senato. Essa ha per oggetto: Norme sulla previdenza marinara.

Non ho potuto controllare il resoconto stenografico su questo punto, ma, dagli appunti da me presi, pare che l'affermazione dell'onorevole Ducci sia stata generica; egli parlava non soltanto di previdenza riguardante i marittimi in genere ma anche i pescatori. E allora devo ricordare (come poc'anzi accennavo, signor Presidente) che vi è una proposta di legge che ha l'onore di avere, tra i proponenti, l'attuale Presidente della Camera, proposta presentata dai colleghi onorevoli Mazza, D'Ambrosio, Resta, Sensi, De Meo,

Colasanto, Titomanlio, Riccio e da me, e che è assegnata alla XI Commissione, dove è in corso di esame.

Vi è, infine, una importante proposta di legge (di cui ho fatto particolare menzione nella mia relazione scritta) degli onorevoli Domenico Ferrara e Vito Scalia, che è stata assegnata alla XI Commissione ed è anch'essa in corso di esame. La Commissione finanze e tesoro, per quanto mi consta, ha dato già il parere favorevole e formulo il voto che essa, al più presto, diventi legge dello Stato.

Dopo questa precisazione, necessaria e doverosa, a me pare dunque che l'affermazione dell'onorevole Ducci sia stata perlomeno molto incauta. Quindi, la proposta di legge presentata al Senato dal senatore Cesare Angelini non è la prima né ha finalità elettoralistiche, come è stato detto, ma è il coronamento e il completamento di disegni di legge predisposti dal Governo e di diverse proposte di iniziativa parlamentare di deputati della democrazia cristiana che, sensibili alle gravi esigenze della gente di mare, si sono tempestivamente interessati del grave ed indilazionabile problema.

L'onorevole Troisi è stato, come sempre, molto preciso ed ha fatto un intervento veramente interessante per i vari problemi trattati. Io sono costretto a non soffermarmi su tutti; né mi soffermerò ampiamente, per amore di brevità ed anche per metterne in rilievo i più salienti.

Uno dei problemi, che maggiormente ha impegnato l'onorevole Troisi ad uno studio attento, è quello che riguarda la flessione dei noli manifestatasi negli ultimi tempi. Egli ritiene che ciò dipenda dal tipo di navi finora usate, navi di natura esclusivamente antieconomica; quindi — egli dice — da ciò sorge il problema della scelta del tipo nuovo di navi mettendo in evidenza che il nuovo orientamento è verso il grosso tonnellaggio e le turbocisterne.

Se l'osservazione del collega onorevole Troisi — che è anche autorevole vicepresidente della Commissione VIII — è esatta, il suggerimento potrà essere utile per l'avvenire non già per il momento attuale; penso che non si voglia dagli armatori abbandonare al loro destino tutte le navi già costruite e che sono in navigazione per non avere le caratteristiche sopra indicate.

L'onorevole Troisi è favorevole alla legge sul credito peschereccio, ma denuncia le lungaggini burocratiche, le non facili garanzie bancarie richieste. Il che — egli giustamente dice — rende la legge inoperante.

L'onorevole collega chiede ancora il coordinamento di questa legge con quella sulla Cassa per il mezzogiorno in modo da avere un piano organico che realizzi una maggiore produttività eliminando, nello stesso tempo, i dubbi sorti sulla compatibilità delle provvidenze disposte dalle due leggi.

È inutile dire che la richiesta dell'onorevole Troisi è completamente da me avvalorata, perché le stesse preoccupazioni sono sorte nel mio animo studiando attentamente il contenuto dell'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, che prevede i contributi da concedersi dalla Cassa per il mezzogiorno ai singoli pescatori nonché alle cooperative di pescatori e loro consorzi.

L'onorevole Troisi poi, con molto accorate parole, ha richiamato l'attenzione della Camera sui recenti episodi di cattura di pescherecci adriatici da parte di battelli jugoslavi e chiede assicurazione, da parte del ministro, per tranquillizzare le famiglie dei pescatori che son trattenuti in Jugoslavia.

L'onorevole Troisi ha pure richiamato l'attenzione della Camera sulla voce che corre (in questo confortato anche dall'onorevole Maniera) circa la proposta di concedere in appalto a flotte norvegesi la pesca in Adriatico. Il che, se fosse vero, rafforzerebbe la necessità che la flotta peschereccia italiana si deve dedicare alla pesca oceanica, dalla quale la nostra nazione si ripromette il maggior vantaggio alimentare ed economico.

L'onorevole Boidi, come del resto ha fatto l'onorevole Troisi, chiede un maggiore snellimento nella istruttoria delle pratiche per il credito peschereccio e chiede ancora maggiori stanziamenti.

Nella mia relazione scritta l'argomento della pesca è stato trattato ampiamente nei suoi diversi aspetti. Ringrazio, perciò, tutti coloro i quali hanno voluto confortare, con i loro interventi, le mie proposte nella viva certezza che esse siano realizzate in un domani non lontano.

Non condivido gli apprezzamenti fatti dall'onorevole Maniera, anche se apprezzo la passione che egli ha messo nel trattare i problemi che riguardano i piccoli pescatori.

Onorevole Maniera, non è esatto affermare che nulla è stato fatto in questo importante settore. Prendiamo atto con soddisfazione delle provvidenze ottenute ed impegniamoci a provocarne altre anche più soddisfacenti.

L'onorevole Breganze ha fatto, da studioso di diritto qual è, una richiesta di natura esclusivamente giuridica. Egli ha richiamato l'attenzione della Camera sulla giurisdizione

dei comandanti di porto ed ha messo in evidenza che le preoccupazioni da parte di alcuni studiosi del diritto costituzionale non sono fondate. È favorevole a conservare questa giurisdizione speciale. Anzi propone che sia aumentata la competenza a 250 mila lire come quella dei pretori mentre, viceversa, vorrebbe limitata la competenza, in materia penale, dei comandanti di porto al solo decreto penale.

Mentre mi dichiaro favorevole alla richiesta per quel che riguarda la parte civile, ritengo che l'altra richiesta meriti un attento esame da parte del Ministero, perché non mi sembra assolutamente utile la limitazione invocata da parte dell'onorevole Breganze.

Non ho elementi concreti, onorevole ministro, in merito alle richieste fatte dall'onorevole Durand de la Penne circa le vasche nazionali. Se le cose stanno come egli afferma, mi pare che il Ministero della marina mercantile debba valutare tutta l'importanza della richiesta soprattutto in considerazione del fatto che la vasca nazionale di Roma — come è stato affermato — è in distruzione. Quindi sorge la necessità che sia costruita una nuova vasca nazionale per gli studi necessari e per le esperienze dell'ingegneria navale.

L'onorevole Cervone ha fatto anch'egli un intervento molto preciso ed ampio e ritengo che il Ministero debba prendere nella dovuta considerazione le varie richieste.

Io desidero soffermarmi solamente su una richiesta che desta una certa preoccupazione nell'animo dell'onorevole Cervone, cioè, quella relativa alle provvidenze contenute nell'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, riguardante il mezzogiorno d'Italia. L'onorevole Cervone vuole l'assicurazione che quelle provvidenze siano integrative e non sostitutive delle disposizioni ordinarie. Desidero ricordare all'onorevole collega che fin da quando la legge istitutiva sulla Cassa per il mezzogiorno fu approvata dalla Camera (e chi parla ebbe l'onore di esserne il relatore) venne affermato il principio secondo cui tutte le provvidenze, comunque adottate, dovevano intendersi non come sostituzione ma come integrazione delle provvidenze a carattere ordinario e straordinario.

Infine, l'onorevole Cervone ha invocato urgenti provvidenze, da parte del Ministero della marina mercantile, affinché siano assicurate ai pescatori le provvidenze sociali già disposte per altre categorie. Non comprendo perché il provvedimento proposto dagli onorevoli Ferrara e Scalia — che ha ottenuto persino il parere favorevole della Commissione

finanze e tesoro — non sia stato fino a questo momento portato alla discussione della competente Commissione per la relativa approvazione. Effettivamente bisogna riconoscere che le condizioni — del resto a lei ben note, onorevole ministro — dei pescatori, specie di quelli più umili, sono veramente pietose per cui è necessario provocare con sollecitudine l'approvazione della proposta legge.

L'onorevole Cafiero ha affermato che una buona politica marinara può aversi soltanto con la libera iniziativa e non con la nazionalizzazione del settore. Io non so di quale parte della mia relazione scritta l'onorevole Cafiero abbia potuto avere delle preoccupazioni per fare un'affermazione del genere. Ho l'impressione che egli non abbia letto con la necessaria attenzione ciò che è scritto nella mia relazione sull'armamento libero. Vorrei richiamare, perciò, l'onorevole Cafiero (e mi risparmio anche a questo proposito di leggere un lungo brano della mia relazione) a considerare quella parte della mia relazione in cui metto in evidenza la necessità della libera iniziativa. Anzi, ad un certo punto, io elogiavo la politica attuale del Ministero della marina mercantile che non solo non ha soffocato la libera iniziativa, ma ha anche creato l'ambiente favorevole perché l'iniziativa nel campo del libero armamento abbia la sua piena attuazione. Desidero ricordare all'onorevole Cafiero, anche se egli non è presente in questo momento, che sono stato sollecitato da diversi giornali per concedere interviste specie in merito al libero armamento. Pur non potendo ciò fare per la mia posizione di relatore, ho consentito che in giornali di categoria venissero riportate delle dichiarazioni precise fatte nella mia relazione scritta. Difatti nel giornale *Il sole* del giorno 19 ottobre si legge: «La flotta mercantile si componeva al primo aprile del 1957 di 4.048 unità nel suo complesso per 4.580.559 tonnellate di stazza lorda. Per tanto l'incremento, rispetto al 1° gennaio 1953, è stato di tonnellate 1.051.327 di stazza lorda pari al 29,78 per cento. Tale incremento è il risultato della evoluzione dei traffici e del felice sviluppo del processo di ricostruzione nazionale. Una parola di plauso particolare merita la nostra industria cantieristica la quale, per il prestigio meritato che gode nel mondo, ha commesse, per costruzioni navali, veramente confortanti. I cantieri navali italiani hanno ripreso il loro lavoro in pieno, benché abbiano dovuto ricostruire i loro impianti dalle fondamenta. In quanto all'armamento libero, dirò soltanto che la sua funzione nella ripresa della marina mer-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

cantile italiana si può sintetizzare in queste cifre: l'armamento libero rappresenta l'85,2 per cento di tutta la flotta mercantile italiana. Mentre al 1° gennaio del 1953 esso si componeva di 2.201 navi con un tonnellaggio di stazza lorda di 2.885.612, al 1° gennaio 1957 la consistenza era la seguente: 1938 navi per un tonnellaggio di stazza lorda di 3.777.326. L'onorevole Iervolino ha rilevato ancora che l'incremento maggiore, sia in valori assoluti che relativi, è stato dato dalla flotta cisterniera; seguono poi a molta distanza le navi da carico secco e le navi da passeggeri e miste.

Un altro titolo di benemerita dell'armamento libero è dato dalla percentuale delle navi nuove cioè di età fino a cinque anni. Mentre, nel 1954, la percentuale era del 14,59 per cento, essa è salita nel 1955 al 18,12 per cento ed ha raggiunto il 21,84 per cento nell'anno 1956. L'incremento di queste percentuali sta a provare la buona volontà degli armatori liberi e la loro maggiore sensibilità nel tenere in giusta estimazione il valore incalcolabile della vita umana ».

Mi pare che tutto quanto è stato scritto nella mia relazione (confermato anche nelle dichiarazioni rese alla stampa) dovrebbe tranquillizzare senz'altro coloro che giustamente apprezzano l'attuale politica del Governo di incoraggiamento e di aiuto all'armamento libero.

L'onorevole Cafiero rivendica al Ministero della marina mercantile la competenza piena ed assoluta sulle scuole professionali per marittimi. Io sono, invece, dell'opinione che la competenza primaria deve rimanere al Ministero della pubblica istruzione. La triste esperienza del passato ha già dimostrato che non è per niente utile sottrarre alla competenza del Ministero della pubblica istruzione le scuole di determinato tipo. Tuttavia ho invocato nella relazione ed insisto anche oralmente nell'invocare una vera e continua collaborazione tra Ministero della marina mercantile e Ministero della pubblica istruzione, perché gli inconvenienti lamentati siano eliminati, perché l'istruzione professionale specializzata sia impartita seriamente, perché gli allievi siano preparati convenientemente alla vita del mare.

Non voglio ripetere quanto è stato da me consacrato nella relazione scritta sulla istruzione professionale marittima. Mi piace, però, confermare che la politica marittima nell'avvenire è anche in correlazione della preparazione dei giovani nelle scuole professionali a tipo marittimo e negli istituti

superiori navali. Perciò l'argomento deve stare sommanente a cuore anche al Ministero della marina mercantile.

L'onorevole Colasanto si è interessato di svariati problemi e, a dire il vero, è stato l'unico che si è preoccupato del riordinamento della carriera del personale della marina mercantile. Per quanto avessi dedicato un intero capitolo della mia relazione scritta a questo scopo, nessun collega — all'infuori dell'onorevole Colasanto, che ringrazio vivamente — ha fermato la sua attenzione sulla necessità che la struttura del Ministero della marina mercantile sia notevolmente migliorata e, comunque, sia rivista la situazione attuale. Raccomando, di conseguenza, al ministro la accettazione dell'ordine del giorno presentato dal collega Colasanto, perché è meritevole di attento esame.

L'onorevole Colasanto ha avuto parole accorate per i 36 mila marittimi, iscritti al compartimento di Napoli, che per alcuni mesi dell'anno rimangono disoccupati e ha chiesto che questa particolare situazione del porto di Napoli sia tenuta particolarmente presente dalla Finmare quando si faranno le assegnazioni delle varie linee sul piano nazionale. Nella mia relazione scritta è riportato un deliberato delle competenti autorità di Napoli, e ciò è stato fatto non per spirito regionalistico, ma perché sono profondamente convinto che quelle provvidenze, se accolte, saranno di vantaggio, non solo al Mezzogiorno, ma alla intera nazione.

Il collega Colasanto ha invocato in modo particolare che siano curati i mercati ittici, specie per quanto si riferisce all'attrezzatura frigorifera. Infine, da sindacalista, ha raccomandato una speciale vigilanza perché siano rispettati i patti di lavoro da parte di coloro che praticano la pesca con personale subordinato. Le richieste dell'onorevole Colasanto, specie quelle di natura sociale, hanno profonda risonanza nell'animo mio e perciò le raccomando vivamente all'esame vigile e scrupoloso del Ministero.

L'onorevole Colasanto si è interessato anche del problema dell'istruzione professionale ed io sono lieto che le sue richieste concordino pienamente con quanto è stato da me sostenuto nella relazione scritta.

L'onorevole Nicosia ha fatto un intervento, che trova la mia piena soddisfazione. Egli — prendendo occasione da quanto è stato da me ricordato nella relazione scritta — ha detto giustamente che, realizzandosi il mercato comune, il maggior vantaggio sarà dei porti del nord, perché più vicini all'economia

europea. Raccomanda, perciò, lo sviluppo dei porti meridionali ed invoca la trasformazione industriale del retroterra meridionale. Problema, quest'ultimo, oltremodo interessante, che è stato affrontato nella discussione della legge sulla Cassa per il mezzogiorno e che naturalmente non possiamo affidare unicamente all'attenzione e alla risoluzione del ministro della marina mercantile, ma che dobbiamo prospettare al Governo. Il Governo al riguardo, ha molta sensibilità e qualche cosa di notevole ha già fatto fino ad oggi. Basta passare in rassegna le provvidenze adottate dall'anno 1950 in poi per potere obiettivamente riconoscere che la trasformazione, in senso industriale, del retroterra meridionale, è in via di progresso.

L'onorevole Nicosia si è pure associato alla richiesta che non siano soppresse le linee di navigazione che interessano i porti meridionali; e ciò per assicurare un maggiore sviluppo dei traffici mediterranei che — come è stato da me ricordato — concorrono al miglioramento delle regioni ad economia povera del mezzogiorno d'Italia.

Infine egli ha rivolto un invito al Ministero della marina mercantile affinché sia guardata con particolare attenzione la condizione delle piccole isole che si trovano al sud della Sicilia. Sono d'accordo con l'onorevole Nicosia che l'attenzione che dobbiamo rivolgere a queste piccole isole deve essere proporzionata alla loro importanza economica e commerciale con tutta l'Africa settentrionale.

Non posso — quasi al termine delle mie risposte — non tenere nella dovuta considerazione l'ordine del giorno dell'onorevole Polano, specie per quanto si riferisce alle navi traghetto per la Sardegna ed il continente. Le ragioni, per valorizzare la Sardegna, sono state ricordate nella mia relazione ed io invito la Camera a tenerle nella necessaria considerazione.

Devo richiamare infine alcuni temi, che sono stati trattati nella mia relazione scritta, sui quali, per quanto ricordo, non si è soffermato nessuno dei colleghi che sono intervenuti nella discussione. Uno di questi argomenti è il nuovo orientamento per il credito navale. Ho fatto delle proposte forse non realizzabili immediatamente, onorevole ministro; ma io mi auguro che il Ministero metterà allo studio quelle proposte che mirano a risolvere, a carattere permanente, il problema del « credito navale ». E ciò potrà aversi con la istituzione di « sezioni speciali » che noi invochiamo per il credito marittimo. Se vogliamo sul serio fare una politica marit-

tima, che sia degna di tale nome, occorre che il credito navale sia affidato ad una organizzazione veramente seria ma anche agile nella procedura e sia assistito da una sufficiente provvista di fondi; il che eliminerebbe gli attuali inconvenienti: a) la limitazione delle somme anticipate; b) una procedura lenta e difficoltosa, che il più delle volte esaspera il richiedente.

Nella relazione scritta — alla quale espressamente faccio richiamo — ho anche ricordato che il Governo deve facilitare l'intervento del capitale straniero che è concesso a condizioni più favorevoli di quelle possibili in Italia.

Nella relazione scritta ho anche trattato dell'impiego dell'energia atomica nella marina mercantile. Neppure di questo ho sentito fare cenno nei vari interventi. Negli anni precedenti fu proprio l'onorevole Troisi che richiamò l'attenzione della Camera su questo problema. Mi è stata spedita proprio in questi giorni una pubblicazione interessantissima, che mette in evidenza tutto quello che viene fatto dalle altre nazioni in questo campo. Nella relazione scritta ho invitato il Ministero della marina mercantile a dedicare particolari fondi, magari dei premi, affinché un così importante problema sia seriamente studiato.

Richiamo l'attenzione particolare del Ministero sulle *Note informative di aggiornamento sulla propulsione navale nucleare* redatte dal tenente generale dottore ingegnere Eugenio De Vito, che, per amore di brevità, non leggo alla Camera. È una raccolta di notizie e di dati, che devono formare oggetto di meditazione.

L'Italia ha interesse a tenersi in linea con le altre nazioni per ragioni di prestigio e di economia nazionale. L'Italia — che ha avuto il primato nei vari rami scientifici — deve far tesoro delle ricerche nucleari degli scienziati in un problema di alta ingegneria, che apre una nuova strada alla tecnica industriale dei trasporti.

Un terzo problema è stato ricordato nella mia relazione ed è quello relativo all'applicazione del *radar* a tutte le navi mercantili per la sempre maggiore tutela della vita dei marittimi e dei passeggeri. Conseguentemente si impone la necessità di una completa ed aggiornata preparazione dei marittimi addetti alle navi, perché sappiano far uso conveniente, opportuno e tempestivo di tale apparecchio.

Ho, infine, ricordato un argomento che può sembrare di scarsa importanza: è quello della maggiore divulgazione della « carta del tempo » a mezzo della radio-televisione. La

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

« carta del tempo » differisce dai comuni bollettini diffusi dalla Radio con i quali vengono forniti dati sommari e, perciò, inadeguati a consentire la interpretazione e la spiegazione della genesi e della evoluzione dei fenomeni previsti.

Essa dà esatta notizia della situazione barica, della distribuzione termica, dello stato igrometrico, dello stato anemologico sull'intero bacino del Mediterraneo e sulla nostra penisola: il che è quanto mai necessario conoscere da chi deve affrontare la navigazione o esercitare la pesca.

Pertanto è opportuno che la R. A. I.-T. V. trasmetta integralmente la « carta del tempo » con i suoi dati razionali, con i suoi simboli con le sue indicazioni smottiche e prognostiche.

La trasmissione della « carta del tempo », che richiede soltanto pochi minuti, assicura una maggiore tutela della vita dei navigatori e dei pescatori; per cui chiedo formalmente che il Ministero della marina mercantile interessi impegnativamente l'ente trasmettente.

A conclusione di questo mio intervento non è necessario, onorevoli colleghi, che mi abbandoni a voli lirici o ad impeti oratori. Quando parlano i fatti, mi pare che la retorica sia perfettamente inutile. E i fatti parlano chiaro. La conclusione alla replica da me fatta ai vari intervenuti — che ancora una volta ringrazio con riconoscente cordialità — è quella consacrata nella mia relazione scritta, che è stata pienamente approvata, nonostante alcune critiche fatte sul bilancio della marina mercantile, da tutti gli oratori intervenuti nel dibattito. Il Ministero, specie in questi ultimi tempi, ha operato con saggezza, con costanza, con buoni risultati. Il merito risale (non vi è dubbio) alla collaborazione di noi parlamentari ma soprattutto al ministro, al suo più diretto collaboratore, onorevole Teranova, a tutti i funzionari del Ministero della marina mercantile, dai più elevati in grado ai più modesti.

Io credo di interpretare la volontà di tutti i componenti di questa Camera esprimendo il compiacimento, riconoscente e cordiale, a tutti e rivolgendo a tutti l'invito di tenere nella massima considerazione le critiche, i suggerimenti, le richieste, specialmente quelle di natura sociale. Il Ministero — così operando — compierà opera di vera giustizia; attenuerà le sofferenze delle classi doloranti, ma soprattutto guadagnerà la estimazione che gli spetta, nella pubblica opinione e tra

gli stessi organi dello Stato. (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

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

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione dell'onorevole Jervolino — che rimarrà come esempio di una nobile fatica in una materia non facile — e la discussione nella quale sono stati trattati argomenti di grande rilievo, benché essa si sia svolta con ritmo necessariamente rapido perché inseguita dal calendario dei lavori parlamentari, così come inseguita dallo stesso calendario è l'odierna seduta della Camera, hanno portato in questa sede una eco di quell'interesse che, da qualche tempo, si è destato attorno ai traffici marittimi come a uno dei settori più vitali della nostra economia.

Lo sviluppo della marina mercantile di una nazione poggia evidentemente sulla base dei rapporti internazionali. Gli scambi sono all'origine della domanda dei trasporti marittimi, ne segnano il ritmo, cosicché risulta evidente come i rapporti internazionali rappresentino la premessa concreta di una seria politica marinara.

Ogni provvidenza all'interno di una nazione sarebbe inadeguata e qualche volta financo dannosa, forse, ove non fosse come l'anello di una catena dalle molte maglie che in parte si snoda oltre confine.

La crescente espansione dei traffici mondiali, lo sviluppo delle nostre coste, la posizione del nostro territorio nel cuore del Mediterraneo, le esigenze dell'equilibrio dei pagamenti internazionali del nostro paese, la nuova attenzione rivolta ad alcune vie di comunicazione (elementi questi che hanno richiamato la particolare attenzione degli onorevoli Cafiero e Nicosia) sono la prova certa del ruolo di vitale importanza che ha assunto nel nostro paese la marina mercantile. Un ruolo la cui nota più caratteristica deve consistere nella libertà dei traffici marittimi in diretta connessione con la liberalizzazione degli scambi.

Questa politica poteva destare all'inizio qualche spiegabile perplessità, ma si è poi rivelata come fattore prezioso dell'espansione economica italiana, consentendoci di uscire da quel sistema troppo rigido di rapporti commerciali bilaterali che dominava nelle negoziazioni fra l'Italia e gli altri paesi.

In questa politica l'Italia non poteva che assumere, come ha assunto, una posizione che potremmo definire di avanguardia. Nel

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

settore più strettamente marittimo la nostra preoccupazione è quella di assicurare la libera esplicazione della sempre molteplice attività della bandiera italiana adottando il principio di una sempre maggiore collaborazione a carattere bilaterale o multilaterale, sia per ottenere il trattamento più favorevole per le nostre navi nei porti degli altri paesi, sia per difenderle contro le pratiche discriminatorie che offendono il principio della più libera competizione internazionale.

In materia di accordi bilaterali internazionali miranti ad evitare sulla base di reciprocità la doppia imposizione fiscale sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione marittima, è da segnalare in primo luogo una convenzione notevole tra l'Italia e il Regno Unito, una convenzione la cui efficacia può essere estesa mediante lo scambio di note a tutti quei territori delle cui relazioni internazionali è responsabile il Regno Unito. Analogo accordo è stato firmato con la Svezia il 20 dicembre 1956: all'Aja il 24 gennaio di quest'anno è stata firmata una convenzione tra l'Italia e i Paesi Bassi. Le clausole inserite negli accordi corrispondono alla formula suggerita dal comitato fiscale dell'O. E. C. E., secondo la quale i benefici derivanti dall'esercizio di navi o aeromobili sono tassabili soltanto nello Stato in cui si trova la sede centrale effettiva dell'impresa di navigazione marittima.

Alla convenzione è annesso inoltre uno scambio di note in base al quale le norme della convenzione stessa potranno essere applicate in ogni parte del regno dei Paesi Bassi situata fuori dell'Europa.

In materia di trattati di amicizia, commercio e navigazione si trova in corso di stipulazione un progetto di trattato italo-nipponico, mentre trattative sono pure in via di conclusione proprio in questi giorni con la Germania occidentale per analogo trattato.

A questi accordi bisogna aggiungerne altri di notevole rilievo e perciò meritevoli di essere citati anch'essi. Oltre a quelli per i pagamenti stipulati con l'Austria, sono stati firmati a Roma un accordo commerciale e un accordo di pagamenti con la Cecoslovacchia che contengono clausole particolarmente favorevoli ai traffici marittimi fra i due paesi.

Nel nuovo accordo commerciale stipulato il 18 novembre 1956 con l'Argentina l'Italia è riuscita ad ottenere dall'Argentina l'eliminazione definitiva delle clausole discriminatorie esistenti nei precedenti accordi del 1952 che riservavano alle navi dei due paesi il 50 per cento dei trasporti delle merci scambiate. La

clausola in questione aveva presentato per il passato un peso non indifferente sull'azione italiana in sede O. E. C. E., benché essa non fosse stata mai applicata da parte italiana in rispetto proprio della libertà dei traffici alla quale il nostro paese si sente legato e alla quale dianzi accennavo.

Con la Romania nel febbraio del 1957 è stato firmato un protocollo addizionale degli accordi di commercio e di pagamento del 25 novembre 1950, di particolare importanza per il settore marittimo, in quanto contempla l'inclusione in *clearing* dei pagamenti relativi ai passaggi marittimi e al traffico di transito, non previsti nell'accordo precedente.

Con il nuovo protocollo sono stati tutelati in tal modo sia gli interessi del nostro armamento di linea in relazione ai possibili sviluppi del traffico passeggeri via mare tra i due paesi, sia gli interessi dei nostri porti adriatici, per gli eventuali sviluppi che potranno avere anche i traffici in transito di navi romene nei porti stessi.

Va infine ricordato l'accordo stipulato nel luglio scorso con l'Egitto per dirimere la nota questione del pagamento dei diritti di transito nel canale di Suez da parte delle navi italiane.

In tutte le trattative cui si è accennato, funzionari della marina mercantile vi hanno partecipato attivamente per gli opportuni contatti tra le amministrazioni interessate agli accordi. A tale proposito vorrei ricordare il contributo dato dall'amministrazione della marina mercantile ai lavori della Commissione mista italo-austriaca nella sessione tenutasi a Trieste nel maggio scorso per il porto di quella città. Anche in sede O.E.C.E. non è mancata la costante partecipazione italiana alle riunioni del Comitato trasporti marittimi, dove si discutono ormai regolarmente tutte le questioni marittime che sono d'importanza internazionale, nessuna esclusa.

Come negli anni precedenti, l'azione del comitato è stata diretta, in particolare, a coordinare e incoraggiare l'azione dei vari governi membri contro le discriminazioni di bandiera poste in atto da alcuni paesi, al fine da evitare o almeno limitare i conseguenti intralci al libero svolgimento dei traffici marittimi mondiali.

L'Italia così è stata ed è sempre presente nell'azione internazionale contro le pratiche discriminatorie, particolarmente sviluppatesi in questi ultimi anni nelle forme più svariate, come sanno perfettamente i colleghi che seguono la materia. Ciò è dovuto anche al

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

fatto che oggi molti paesi non tradizionalmente marittimi o che soltanto ora godono dei benefici della indipendenza politica ed economica, tendono a crearsi, per ragioni le più varie (potrei dire economiche, di difesa, talvolta soltanto di prestigio) una marina nazionale con artificiose misure protettive atte a incoraggiarne lo sviluppo e a tentare di metterla in condizioni di sostenere la concorrenza delle bandiere internazionali già da lungo tempo operanti nel settore dei loro traffici marittimi.

Occorre ricordare che queste aspirazioni non sono del tutto ingiustificate: però i mezzi di intervento statale e di protezione assumono spesso delle forme assolutamente intollerabili, potremmo dire, senza esagerare, certamente dannose perfino agli interessi degli stessi paesi che le hanno adottate.

L'attuazione delle discriminazioni di bandiera riduce l'efficacia dei trasporti marittimi e provoca conseguentemente l'aumento dei costi di trasporto, danneggiando, in ultima analisi, l'economia di tutti i paesi, marittimi e non marittimi, con particolare riguardo a quei paesi come l'Italia dove la marina mercantile ha un'importanza capitale, anche per l'apporto prestato alla bilancia dei pagamenti.

Fedele al principio della non discriminazione di bandiera, l'Italia può dichiarare che non ha concluso alcun accordo che possa comunque essere tacciato di carattere discriminatorio; anzi, ha eliminato l'unico caso di riserva del 50 per cento contenuto nel vecchio accordo di commercio italo-argentino, con l'accordo che poc'anzi ho ricordato.

L'azione contro le discriminazioni di bandiera all'O. E. C. F. è però assai limitata nelle sue possibilità pratiche, e questo forse è l'aspetto non solo più interessante, ma più drammatico della questione. Occorrerebbe, per combattere il fenomeno, l'adesione totale dei paesi marittimi a una salda organizzazione. È per queste ragioni che il Ministero della marina mercantile si è manifestato favorevole e ha insistito per ottenere il deposito della ratifica da parte del Governo italiano della convenzione relativa alla creazione di una nuova organizzazione internazionale, nota sotto il nome di Organizzazione marittima intergovernativa, tra i cui scopi vi è anche quello dell'abolizione delle pratiche discriminatorie.

La ratifica italiana era tra le più attese, e nonostante i dubbi che in molti ambienti armatoriali si nutrono nei riguardi della nuova organizzazione, il mio parere è che la sua attività possa dimostrarsi, in ultima analisi,

assai utile per evitare che si giunga a quegli eccessi protezionistici ben noti, lamentati negli ultimi tempi.

Un accenno alla vicenda di Suez. Nella metà dello scorso anno e nella prima metà di questo si è svolta e conclusa una delle più gravi vicende che si siano mai avute, in tempo di pace, nel campo dei trasporti marittimi; alludo agli avvenimenti successivi alla nazionalizzazione, da parte dell'Egitto, della compagnia universale del canale di Suez. L'interruzione del transito per il canale di Suez, avvenuta sul finire del mese di ottobre 1956, è stata, infatti un evento senza precedenti nella storia del traffico marittimo mondiale. Solo rarissime volte il canale era stato interrotto e sempre per la durata di pochi giorni. Le conseguenze, per fortuna, non sono state estreme, come si temeva in un primo tempo, quando si dovettero fronteggiare con misure varie le improvvise necessità dei trasporti, ma esse non si possono dire del tutto esaurite, e nonostante la riapertura del transito, sono destinate a farsi sentire ancora profondamente per alcuni orientamenti nuovi che hanno preso forma concreta negli ultimi tempi. Infatti, il mondo marittimo sta attentamente riesaminando le antiche posizioni e convenienze non solo per non trovarsi sprovvisto nell'eventuale ripetersi della stessa grave misura, o di qualcosa di analogo, ma per dar vita ad orientamenti ed equilibri nuovi, tali da non rendere intangibile, per così dire, il principio della insostituibilità del canale.

La convenienza di rotte più tranquille, anche se più lunghe, spinge a puntare per il trasporto dei combustibili liquidi, su navi di stazza gigantesca; si era già pervenuti prima della crisi di Suez, all'avvento di petroliere di 85.000 tonnellate e oggi si costruiscono giganti da 100.000 tonnellate, mentre si concepiscono progetti di più vasta portata. Si pensi alle gravi ripercussioni di ordine tecnico ed economico, ai problemi eccezionalmente complessi che simili decisioni vanno creando.

A tale proposito, debbo dire all'onorevole Cafiero, il quale ha mostrato di preoccuparsene, che al rapido processo di trasformazione degli impianti cantieristici, teso a venire incontro alle nuove domande e ai nuovi indirizzi, partecipa attentamente il nostro paese. L'onorevole Cafiero chiede a questo proposito un ritmo celere e la sua ansia credo debba essere l'ansia di quanti sono pensosi dell'avvenire del nostro paese.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

Con o senza Suez? Ecco il grande interrogativo che ancora serpeggia nelle più importanti marinerie del mondo e che si traduce in calcoli approfonditi di costi, nella ricerca di adatti tonnellaggi e di perfezionati mezzi tecnici di sbarco, per bilanciare l'economia dei percorsi più brevi. Né si trascura di inserire nei mutamenti di panorama, l'apporto dell'energia nucleare in un domani che potrebbe essere non molto lontano quando si consideri che negli Stati Uniti d'America sono già in fase di realizzazione navi mercantili atomiche. È vero che si tratta di costruzioni sperimentali o di progetti ancora in fase di studio, ma è certo che in tutto il mondo l'attenzione verso il nuovo tipo di propulsione è vivissima e l'attenzione degli studiosi è volta a risolvere i problemi sostanziali che ancora si frappongono all'adozione del nuovo mezzo.

Giunti a questo punto, non sarà inutile una ricostruzione sintetica della vicenda di Suez con particolare rapporto alle conseguenze per il nostro paese. Dopo le prime inevitabili ripercussioni e le prime giustificate preoccupazioni, il traffico riconquistò più rapidamente del previsto il terreno momentaneamente perduto a seguito della chiusura del canale. In alcuni settori si ebbero incrementi maggiori del normale a causa delle deviazioni dei mercati di rifornimento e della sostituzione delle importazioni di carbone a quelle di petrolio. Furono i porti settentrionali, soprattutto Genova e Savona, a risentire favorevolmente, per la verità, della nuova situazione, mentre i più danneggiati risultarono i porti di Napoli, Bari e Trieste; anzi per Napoli e Bari ancora non è stato recuperato il tempo perduto, nonostante l'evidente ripresa sperimentata dei traffici con l'oriente ed oltre Suez. Le maggiori difficoltà si ebbero per assicurare il flusso delle esportazioni dei nostri prodotti industriali per il medio ed estremo oriente. Per quanto concerne il traffico passeggeri, si ebbero contrazioni su alcune linee. In conseguenza di ciò, allo scopo di far fronte alle esigenze della nostra esportazione verso i paesi dell'Asia centrale e orientale, si rese necessario predisporre un programma di emergenza che fu attuato rapidamente e con successo che possiamo definire notevole.

La chiusura del canale ha causato naturalmente maggiori oneri di gestione al Lloyd triestino e all'Adriatica per la maggiore lunghezza delle rotte, per le maggiori spese incontrate per la copertura assicurativa dei rischi. È innegabile, e dobbiamo dirlo con

senso non dico di orgoglio, ma certamente di soddisfazione, che forza di armamento e decisa azione di organismi tecnici internazionali, ai quali abbiamo la convinzione di aver dato un apporto notevole, hanno evitato all'Europa una grave carenza di combustibile in un momento particolarmente delicato. E questo è merito della marina mercantile.

Conseguenza però inevitabile dei fatti di Suez è stato il rapido incremento dei costi nei trasporti marittimi. L'accresciuta domanda di petroliere, aggravata dalla più lunga rotta del Capo di Buona Speranza per il rifornimento dal medio oriente, fece, infatti, salire, come era naturale del resto, i noli cisternieri a livelli assai pronunciati, mentre d'altra parte la scarsità di combustibili liquidi determinò anche una maggiore richiesta di carbone americano con conseguente forte aumento della domanda di tonnellaggio e quindi dei noli per i carichi secchi.

L'acuta tensione del mercato venne seguita attentamente dagli organi responsabili e in sede O. E. C. E. i delegati italiani al comitato trasporti marittimi, pur non trascurando quelli che possono chiamarsi i sani interessi dell'armamento nazionale, non mancarono di dare il proprio appoggio e soprattutto la propria comprensione per tutte quelle iniziative, quali, ad esempio, il ritiro di navi della flotta di riserva americana, tendenti a tutelare i non meno importanti interessi delle importazioni italiane ed europee.

Già alla fine di 1956 però ebbe inizio la flessione dei noli: dapprima, come se si fosse trattato solo di assestamento delle punte massime già raggiunte, la flessione fu lieve: più tardi abbiamo assistito ad una di quelle rapide cadute che, al pari delle rapide ascese, costituiscono la caratteristica principale e più rischiosa del mercato dei noli, così come ha rilevato qualche oratore in quest'aula.

Pur essendosi risolta favorevolmente la questione di Suez sul piano dei traffici, non possiamo certo affermare che si sia ritornati alla normalità; l'instabilità e l'incertezza che caratterizzano ancora il futuro regime politico ed economico del canale, rendono assai precari i risultati finora conseguiti, e spesso si affacciano questioni e problemi nuovi.

Intanto, superati con il governo egiziano i problemi del pagamento dei diritti di transito, confermata la piena libertà di transito, assestata l'amministrazione del canale, l'attenzione dei tecnici e degli operatori è volta alla nuova situazione del mercato, che non appare più rosea: i disarmi di navi che non

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

trovano impiego vanno infatti aumentando, mentre il gran numero di nuove costruzioni in corso o già ordinate ed il basso ritmo delle demolizioni fanno affiorare timori di una sovrabbondanza di naviglio, che il pur crescente volume dei trasporti via mare non pare sarà in grado di assorbire.

Non sembra però che la situazione possa definirsi allarmante, anche se si ripresentano i tempi in cui occorre ridurre i costi per combattere la concorrenza.

In una atmosfera oggi non troppo proficua, fidando sempre sulla capacità di adattamento alle mutevoli condizioni del mercato, la marina mercantile italiana, consapevole della serietà della situazione, si prepara ad affrontare i propri compiti nella fondata attesa che il mercato mondiale torni ad una situazione di sufficiente equilibrio tra domande ed offerte, che consenta di concludere senza scosse le costruzioni impegnate.

Con una flotta che al 1° luglio scorso ha raggiunto 4 milioni 640 mila tonnellate lorde, con almeno 1 milione di tonnellate in ordinazione, con la testimoniata ansia di adeguarsi ai migliori orientamenti tecnici del momento, le speranze largamente riposte nella marina mercantile italiana e manifestate con tanto calore in quest'aula penso che non andranno deluse. Il Ministero della marina mercantile sta da tempo volgendo la sua attenzione all'evento forse più importante di questi ultimi tempi, vale a dire la creazione del mercato comune.

È stato ampiamente rilevato che il mercato comune non prevede per il momento la diretta inclusione dei trasporti marittimi. Si osserva da taluni a questo riguardo che la marina mercantile ha un campo di attività assai più vasto: il mercato mondiale. L'osservazione a mio giudizio contiene un errore di valutazione, perché trascura un aspetto del problema che è innegabilmente concreto e dimostra quale rapporto vi sia tra il mercato comune e i traffici marittimi. Esso riguarda l'estrema sensibilità a tutti i grandi fatti economici che caratterizzano l'attività marittima internazionale. Il mercato comune ha per scopo fondamentale una trasformazione sostanziale dei sei paesi che formano il cuore della vecchia Europa, con oltre 160 milioni di abitanti, nell'attesa che il possibile suo successo determini il dilatarsi dei suoi confini attuali.

Ebbene, nel limitato settore interessante i sei paesi oggi partecipanti al mercato comune, è da ricordare che esso dovrebbe significare lo sviluppo dei rapporti economici, della produ-

zione, del benessere in misura molto più vasta di quanto non potrebbe essere realizzato dalla più felice politica economica attuata singolarmente da ogni paese per i suoi fini particolari. Mi pare evidente. L'esperienza di questo dopoguerra dimostra che ogni allargamento di aree monetarie e di settori produttivi si è sempre ripercosso beneficamente sul settore dei traffici.

Qui è da rilevare che il mercato comune nasce sotto l'impronta di una bene intesa liberalizzazione, di una liberalizzazione cioè moderata dalla gradualità e dal rispetto delle esigenze dei singoli paesi. Ciò è sufficiente per far ritenere che esso non servirà soltanto ad intensificare i rapporti tra i sei paesi partecipanti, ma darà nuova forza anche a quelli fra l'area del mercato comune e gli altri paesi estranei.

Tutto ciò significherà un'accresciuta massa di trasporti, sia interni, sia soprattutto marittimi. Non va dimenticato infatti che i paesi partecipanti, con esclusione del Lussemburgo, hanno una solida tradizione in tutti i settori dell'attività marinara: dall'armamento all'industria cantieristica, dal traffico portuale all'industria della pesca. In tutti questi settori l'Italia è ben rappresentata: essa è al primo posto come tonnellaggio della propria flotta, ha un'industria cantieristica innegabilmente importante, che, se anche superata dalla Germania, la pone nondimeno in una posizione non molto diversa dall'Olanda e dalla Francia, ha un'industria della pesca di grande importanza sociale e un volume di traffici marittimi superati soltanto dall'Olanda e dalla Francia.

Problema di organizzazione industriale sarà fondamentalmente quello relativo all'attività cantieristica, dopo l'abolizione di molte misure protettive, e la possibilità offerta ai cantieri di rifornirsi senza difficoltà nel più ampio mercato comune. A questo riguardo qualche perplessità e preoccupazione è sorta per il futuro dell'industria italiana, la quale è stata sempre oberata da maggiori costi. A parte il fatto che il mercato comune consente ancora numerose cautele, mi si consenta di essere sostanzialmente ottimista dopo l'esperienza positiva che si è avuta in un settore analogo, col quale esistono non pochi legami: quello del *pool* carbone acciaio. Anche qui le condizioni di materiale svantaggio avevano imposto da tempo l'adozione di un sistema protettivo, che si riteneva indispensabile perché l'industria potesse vivere; ma la riorganizzazione della produzione e l'eliminazione graduale delle molte bardature esistenti anche nei paesi concorrenti, in seguito alla crea-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

zione della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, hanno fatto sì che la nostra industria siderurgica abbia superato con sorprendente vigore la difficile prova. Io penso che lo stesso possa sperarsi per l'industria cantieristica, la quale negli ultimi anni ha fatto passi da gigante verso la normalizzazione.

Fondate speranze potrebbero anche esservi per eventuali facilitazioni nel finanziamento delle imprese, nel movimento della manodopera, ma a mio parere si tratta per ora di settori che mal comportano previsioni concrete.

Restando ancora nel campo della marina mercantile, potremmo parlare più ampiamente delle possibilità dell'armamento. Queste possibilità per ora sono soltanto indirette, ma forse sono le più promettenti, sia sul piano di una collaborazione che faccia cadere divieti e riserve non più in armonia con i nuovi tempi, sia su quello di uno sviluppo dei traffici, quale può sperarsi da un rafforzamento della economia di paesi i quali tuttora assorbono circa il 20 per cento del movimento mondiale delle merci in traffico internazionale, e sono suscettibili di ulteriori progressi. L'inclusione dei territori di oltre-mare dovrebbero ancora potenziare queste possibilità, se si creeranno salde correnti di traffico dalle nuove grandi zone produttive di materie prime dell'Africa nera e sahariana ed in funzione della collaborazione europea.

Gli onorevoli Troisi e Boidi hanno opportunamente accennato alla pesca in rapporto al mercato comune. Difficile tema, invero, per poter dare su di esso giudizi anticipati.

Una cosa mi pare certa: la necessità di industrializzare l'attività peschereccia con uno sforzo razionale e crescente. È un argomento di fondamentale importanza per l'avvenire marinaro del nostro paese.

Come ho già accennato, per ora si tratta di inquadrare i vari problemi, che dovranno essere poi gradualmente affrontati, con soluzioni che solo le successive esperienze ci potranno suggerire. Sarà un lavoro duro ed impegnativo che richiederà le più profonde indagini e la più salda preparazione tecnica e professionale. Con tale convinzione noi dovremo regolarci sulle nostre reali forze e possibilità, lasciando all'imprevisto un ruolo sempre meno importante.

A proposito delle costruzioni navali, debbo innanzitutto ringraziare i colleghi onorevoli Troisi, Caccuri, Durand de la Penne e Casiero per aver essi sottolineato la tempestività e la funzionalità della legge da me presentata

all'approvazione, che fu unanime, del Parlamento e che divenne operante nel luglio 1956, legge integrativa di quella, veramente provvida, presentata dal mio predecessore onorevole Tambroni nel 1954.

Ma io desidero ringraziare anche i colleghi che su questo argomento hanno taciuto, dando al loro silenzio il significato evidente di un rinnovato consenso.

Si può affermare che il lavoro di costruzione di nuove navi procede con ininterrotta alacrità, come può desumersi facilmente dal fatto che in questo momento non esistono nei cantieri nazionali scali liberi, in quanto ogni varo è seguito immediatamente dalla impostazione di una nuova nave, con conseguente piena occupazione delle maestranze cantieristiche. Tale carico di lavoro, che è destinato ad aumentare in relazione anche alle nuove prossime ammissioni di altre costruzioni, si prevede che possa assicurare un'attività piena e duratura dei cantieri nazionali almeno per un triennio, con manifesto vantaggio delle relative maestranze, le quali potranno in tal guisa trarre maggior fiducia dalla continuità del lavoro.

La mole dei contributi che derivano dalle numerose ammissioni ha impegnato, naturalmente, una parte considerevole dello stanziamento globale di 74 miliardi 750 milioni, di cui alla legge 9 luglio 1956, in quanto il sistema strutturale di quest'ultimo consente che in relazione al presumibile sviluppo dei lavori per le unità ammesse ai benefici, possano essere impegnate le previste quote di autorizzazione assegnate per i singoli esercizi. Il numero delle unità ammesse alle provvidenze di legge ammonta a tutt'oggi a 201 navi, delle quali 74 già consegnate e 127 tuttora in corso di costruzione per un tonnellaggio complessivo lordo di 930 mila tonnellate. Di queste, 90 unità, per un tonnellaggio superiore alle 600 mila tonnellate di stazza lorda, hanno raggiunto uno stato di avanzamento inferiore al 50 per cento. Si tratta di cifre indicative della fondata previsione, alla quale accennavo dianzi, di un lavoro che è destinato a continuare con un ritmo che l'onorevole Caccuri definiva come sconosciuto in passato.

Di certo la soddisfacente situazione che è venuta a determinarsi in relazione anche alla favorevole congiuntura del mercato internazionale, va riguardata con oculata attenzione ad evitare che siano frustrati o annullati i benefici raggiunti, nel caso in cui un rallentato o mancato intervento da parte dello Stato dovesse provocare inopinate fratture

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

nella continuità del lavoro cantieristico nazionale, con manifesto danno degli stabilimenti navali in confronto all'incessante ed agguerrita concorrenza dei cantieri esteri.

Di fronte alla situazione attuale, in vista anche dei più ristretti orizzonti che vanno delineandosi in questo ultimo periodo sul mercato internazionale delle nuove costruzioni, il Ministero della marina mercantile va considerando con la più vigile attenzione la possibilità che, prima che gli ulteriori fondi a disposizione siano completamente esauriti, vengano tempestivamente richieste nuove integrazioni di fondi compatibilmente con le esigenze generali di bilancio, in maniera da assicurare un organico e razionale funzionamento della legge per i rimanenti esercizi ancora mancanti al periodo decennale della sua validità.

E veniamo ad un argomento che ha appassionato l'onorevole Ducci, quello delle sovvenzioni marittime. La materia si presenta sotto un aspetto nuovo, essendo all'esame del Senato, come i colleghi hanno ricordato in questa aula, l'apposito disegno di legge riguardante il riassetto dei servizi. Perciò mi propongo di parlarne brevemente, giacché un più lungo colloquio vi sarà in sede di discussione della riforma proposta.

L'azione del Ministero nell'ultima gestione delle linee sovvenzionate è stata rivolta sia al potenziamento delle linee con l'estero, che rivestono, come è evidente, particolare importanza per l'economia nazionale, sia alle linee di comunicazione interna, in relazione alle aumentate esigenze del traffico.

Particolare rilievo merita la commissione all'industria cantieristica nazionale della nuova unità destinata a colmare il vuoto causato dalla perdita dell'*Andrea Doria*, che perciò dovrà essere adibita al servizio per New York. A tale fine è stato già stipulato il contratto che prevede la consegna della nave nel 1959.

L'onorevole Ducci ha indirizzato la sua critica, abile come sempre, alla gestione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. Vede, onorevole Ducci, chi come me ha promosso il disegno di legge per il rinnovamento totale del sistema vigente e la restaurazione di un sistema di controllo finora ignorato, non può avere alcun interesse a quella che si chiama la difesa di ufficio. Questo mi pare pacifico. Detto ciò, aggiungerò che ho il dovere di fare osservare all'onorevole Ducci un fatto del quale egli stesso è convinto, perché mi pare vi abbia fatto cenno nel suo discorso: il fatto cioè che negli ultimi anni

l'onere a carico dello Stato si è andato gradualmente riducendo, sia per effetto dei notevoli incrementi che si sono verificati nelle entrate della maggior parte delle linee dei vari settori di traffico, sia in conseguenza di più avveduti rigorosi criteri di economia aziendale.

Questi risultati sono particolarmente significativi se si tien conto del fatto che in questi ultimi anni le spese di gestione relative al personale, ai combustibili, alle assicurazioni ed alle riparazioni ordinarie e straordinarie, hanno subito sensibili aumenti, così come riconosce lo stesso onorevole Ducci in un inciso del suo discorso, quando dice onestamente: «Vero è che c'è stato il rinnovamento delle linee». Ma io debbo ancora una risposta all'onorevole Ducci proprio in rapporto al disegno di legge sul riassetto dei servizi di preminente interesse nazionale.

Nel suo intervento l'oratore ha lamentato che nel disegno di legge sia stato ignorato il peso che il Parlamento non può non avere allorché si tratta di istituire, mantenere o sopprimere linee di comunicazione, ed ha qualificato questa voluta ignoranza come un pesante errore giuridico.

Quando l'onorevole Ducci pone, a tale riguardo, una esigenza politica del Parlamento, egli esercita un suo innegabile diritto; quando egli invece pone un problema di natura giuridica, toglie valore alla sua richiesta poiché evidentemente incorre in una inesattezza.

Il sistema proposto nell'articolo 2 del disegno di legge (per il quale l'elenco delle linee di preminente interesse nazionale e le eventuali modificazioni di esse sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro) è giuridicamente non discutibile. Infatti rientra nella sfera del potere legislativo l'autorizzare la stipulazione delle convenzioni e di prescrivere norme aventi ad oggetto la disciplina dell'inizio, dello svolgimento e del termine delle convenzioni stesse, in considerazione degli oneri finanziari che queste importano nei confronti dello Stato. Ma rientra nella sfera di competenza del potere esecutivo la determinazione concreta delle linee, operata nell'ambito degli staziamanti, a seconda delle esigenze che abbiano a verificarsi, giacché siffatta determinazione forma il contenuto di un'attività nettamente amministrativa.

Non potevo negare all'onorevole Ducci, per motivi di cortesia, una risposta, che però non vuole avere carattere di anticipazione di quello che sarà il corso di un disegno di

legge affidato naturalmente alla decisione sovrana del Parlamento.

A proposito dei problemi della pesca, devo ringraziare i colleghi onorevoli Troisi, Caccuri, Boidi e Cervone per il contributo prezioso che essi hanno portato alla discussione e per il riconoscimento di un'opera da me tenacemente condotta.

Un provvedimento organico è certamente quello contenuto nella legge del 27 dicembre 1956, istitutiva di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio.

Di questa legge basterà richiamare il limite estremamente ridotto del tasso di interesse sui mutui (tre per cento), gli ampi termini di ammortamento delle anticipazioni, il fatto che le perdite sono a carico del fondo di rotazione, le garanzie ristrette ai natanti e alle attrezzature, per poter dire che la sua importanza non è tanto nella misura dello stanziamento, quanto nell'affermazione di principi che sono nuovi per il settore della pesca italiana e si distaccano da provvedimenti similari adottati per altri settori: nell'intento di rendere la legge aderente a quelle esigenze che ebbero la loro voce nei convegni indetti dalla categoria.

Sono ormai noti i benefici che la legge concede, con mutui fino all'80 per cento della spesa preventivata, a favore di esercenti l'industria della pesca, singoli od associati, con preferenza per quelli esercitanti la pesca costiera, nonché a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce. Il provvedimento abbraccia una vasta gamma di iniziative: costruzioni di nuovi natanti in sostituzione di altri, già esistenti, di scarso rendimento; impianti a bordo ed a terra di frigoriferi; installazione di motori su barche removablei; sostituzioni di motori su altri natanti; acquisto di attrezzature; costruzioni, ammodernamento e miglioramento di impianti a terra per la conservazione e distribuzione del pescato, nonché impianti e manufatti collettivi per usi di pesca, acquisto di mezzi di trasporto del pescato, ecc.

Attualmente sono disponibili sul fondo di rotazione 1 miliardo e 600 milioni derivanti dallo stanziamento previsto dalla legge per l'esercizio finanziario 1956-57, dallo stanziamento relativo all'esercizio finanziario in corso, nonché dalle somme non utilizzate dalla legge relativa alla sostituzione dei motori a benzina con quelli a gasolio ammontanti a 800 milioni. Nel prossimo esercizio finanziario il fondo sarà poi incrementato di altri 400 milioni.

Sono a tutt'oggi pervenute 595 domande per un ammontare complessivo di finanziamenti di circa 2 miliardi; di queste domande il Ministero ha provveduto ad istruirne 406 che ha già inviato alle banche per il successivo esame da parte del comitato di finanziamento presso il Ministero del tesoro.

I colleghi onorevoli Troisi e Caccuri, che hanno richiamato la mia attenzione sulle difficoltà che la procedura incontra presso gli istituti di credito, si sono mostrati anche edotti di una mia azione condotta al riguardo.

Posso aggiungere che le banche sono state invitate ad affrettare per quanto possibile la istruttoria delle richieste di finanziamenti; sono state invitate soprattutto ad evitare eccessivi controlli e formalità e a non richiedere garanzie e depositi non previsti dalla legge, visto che nel disposto dell'articolo 6 è detto testualmente: « Le eventuali perdite derivanti dai mutui saranno poste a carico del fondo ».

Una ulteriore conquista è rappresentata dalla norma contenuta nell'ultima legge recante provvedimenti per il Mezzogiorno e che è dovuta alla fervida collaborazione tra il Ministero della marina mercantile e la Cassa per il mezzogiorno. Con essa viene data alla Cassa la facoltà di concedere, a favore di cooperative di pescatori e loro consorzi, nonché a singoli pescatori, contributi in misura fino al 40 per cento della spesa documentata per la provvista ed il miglioramento di scafi e attrezzature ai fini dell'incremento della pesca e della conservazione e lavorazione del pescato.

A questo proposito, debbo dire che terrò nel massimo conto le opportune osservazioni dell'onorevole Cervone.

Del problema dei mercati ittici si è largamente occupato l'onorevole Boidi, al quale posso assicurare che, nell'intento di procedere ad un esame del problema lungamente dibattuto — ma dibattuto con stridenti (per non dire di peggio) diversità di opinioni — ho promosso l'istituzione di una commissione interministeriale con l'incarico di formulare proposte per l'eventuale revisione delle attuali norme. Il decreto relativo è stato emesso in data 5 maggio scorso e posso assicurare che la commissione, della quale fanno parte rappresentanti dei ministeri interessati (interno, agricoltura, industria e commercio), delle regioni siciliana e sarda e diversi esperti, proseguirà i lavori nell'intento di portarli a compimento.

Nello stesso tempo ho chiesto a tutte le 37 capitanerie di porto notizie ed elementi di giudizio. Saranno vagliate le molteplici e

spesso contrastanti proposte per la soluzione dei problemi che, naturalmente, non sono soltanto tecnici, ma anche finanziari.

Per concludere sull'argomento della pesca, desidero dire all'onorevole Troisi che le catture dei pescherecci da parte degli jugoslavi avvengono con maggiore frequenza nell'Adriatico centrale; nell'Adriatico meridionale le catture si sono verificate più raramente; tuttavia, di recente — come l'onorevole Troisi ha ricordato — una motovedetta jugoslava ha catturato nella zona di Pelagosa tre pescherecci di Molfetta e uno di Manfredonia.

Il Ministero della marina mercantile non ha mancato di interessare immediatamente il Ministero degli affari esteri che è subito intervenuto presso la nostra rappresentanza in Jugoslavia.

Un problema scottante è quello della previdenza per l'armamento della pesca e i lavoratori addetti alla piccola pesca. La soluzione di questo problema, di carattere altamente sociale, è stata finora ritardata da difficoltà di carattere tecnico e soprattutto finanziario, in quanto si tratta di una categoria che non è in grado di affrontare gli oneri necessari per costruirsi con i propri mezzi un fondo per le varie forme assicurative.

Ora possiamo dire di essere vicini alla conclusione. Il disegno di legge di iniziativa parlamentare, al quale il Ministero della marina mercantile ha dato non soltanto la sua adesione, ma il più convinto appoggio, è all'ordine del giorno della Commissione lavoro della Camera, in sede legislativa, mentre la Commissione finanze e tesoro ha già espresso parere favorevole.

Il Ministero della marina mercantile ha provveduto a distribuire ai pescatori più indigenti e alle famiglie sussidi in misura naturalmente inadeguata a soddisfare le richieste e a sovvenire anche in parte coloro che, per mal tempo o per altro hanno perduto o avuto danneggiato natanti o attrezzi da pesca.

Altro problema grave è quello delle case per i pescatori che in molti centri vivono in condizioni di superaffollamento in alloggi spesso privi dei più elementari conforti igienici. Non ho mancato di prospettare al Ministero dei lavori pubblici la situazione delle località per le quali si richiede un più urgente intervento, perché anche i pescatori possano beneficiare della legge 9 agosto 1954 sulle case malsane (la sola possibile).

Sono lieto di potere informare i colleghi che il Ministero dei lavori pubblici ha prontamente accolto la mia richiesta ed ha di-

sposto gli stanziamenti necessari per la costruzione dei primi alloggi per i pescatori.

Nel contempo si è promossa l'opera dell'Edilmare ed essa procede nell'attuazione di un piano per la costruzione di alloggi.

E veniamo al capitolo che interessa particolarmente — se il mio ricordo è esatto — gli onorevoli Colitto, Jacoponi, Ducci e Colasanto: lavoro marittimo e portuale.

In tema di lavoro portuale l'onorevole Colitto afferma che una maggiore sicurezza nel lavoro portuale verrebbe da una fissazione delle tariffe alla periferia (e non al centro) dove meglio si può tener conto di situazioni contingenti che possono consigliare varianti e maggiorazioni di retribuzioni.

Debbo osservare che le tariffe portuali vengono formate, ai sensi dell'articolo 203 del regolamento marittimo, proprio dalle autorità portuali periferiche, sentiti i competenti organi collegiali del lavoro portuale ed approvate con decreto del direttore marittimo, previa autorizzazione del Ministero. Solo eccezionalmente il Ministero, preso atto del voto consultivo del comitato centrale del lavoro portuale favorevole agli aumenti salariali, ha ritenuto opportuno emanare disposizioni di carattere generale valide per tutti i porti. Ciò è stato dettato dalla necessità di estendere anche al settore portuale un aumento salariale generale conseguito negli altri settori del lavoro. Tuttavia non è stata esclusa la possibilità — e non poteva essere esclusa, come è stato chiaramente detto — di modifiche da parte delle autorità portuali periferiche nella misura di specifiche voci di tariffa, secondo la procedura prevista dall'articolo 203 del regolamento (come è accaduto in altri porti) là dove l'applicazione esatta dell'aumento tariffario disposto in via generale si fosse dimostrata superiore alle locali effettive possibilità commerciali.

Si è svolta così, onorevole Colitto, una azione tendente ad evitare — è chiaro — possibili ingiustizie, dovute anche a non conoscenza locale di alcuni fatti interessanti, ripeto, altri settori di lavoro, senza violare la norma: esigenza politica, dunque, e l'onorevole Colitto, che è uomo di cultura, non deve scandalizzarsi della parola usata nella risposta ad una sua interrogazione, se è vero che politica vuol dire attività, di Governo in questo caso, ai fini della vita sociale.

Il trattamento economico dei marittimi ha richiamato l'attenzione dell'onorevole Jacoponi, il quale sa che la materia è regolata dai contratti collettivi di lavoro che vengono stipulati non unilateralmente dall'arma-

mento, ma fra le organizzazioni sindacali di categoria al di fuori di ogni ingerenza del Ministero.

La garanzia dell'osservanza dei contratti di lavoro è data dal fatto che, all'atto dello sbarco, i marittimi vengono richiesti dall'autorità portuale se sono stati soddisfatti di ogni loro avere, ed hanno il diritto di rimanere a bordo fino a tanto che abbiano ottenuto il soddisfacimento di tutte le competenze dovute in dipendenza del contratto.

Qualora sorgessero controversie, l'autorità marittima, per la parte fondamentale di dubbia spettanza, esige dall'armatore il deposito della somma a garanzia delle decisioni che potranno essere prese anche in sede giurisdizionale.

Normalmente, l'apprezzamento che i marittimi siano stati soddisfatti come d'obbligo è affidato alla stessa autorità marittima, la quale non mi risulta che abbia mancato di svolgere tale funzione con dovuta ocularità, tanto è vero che nessuna lamentela al riguardo è mai pervenuta al Ministero. L'onorevole Jacoponi indichi eventuali casi specifici a sua conoscenza e potrà essere sicuro che il Ministero interverrà presso l'autorità marittima competente al fine di garantire l'osservanza dei contratti di lavoro: ne assumo formale impegno.

L'onorevole Ducci ha chiesto il concorso dello Stato all'onere delle pensioni in analogia a quanto è previsto in favore dei pensionati della comune assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia. Debbo osservare che il concorso è stato finora negato a tutte quelle categorie di pensionati che beneficiano di un trattamento diverso e più favorevole di quello contemplato dalla assicurazione obbligatoria. Potrà però ottenersi quanto chiede l'onorevole Ducci se, come è intendimento del Ministero della marina mercantile, la previdenza marinara sarà dichiarata integrativa dell'assicurazione generale obbligatoria in modo da immettervi i marittimi, ai fini di un trattamento base.

Per quanto riguarda la richiesta di eliminazione del requisito relativo all'anno di navigazione nell'ultimo decennio ai fini del conseguimento del diritto a pensione di invalidità con dieci anni di navigazione, deve farsi presente che tale requisito viene mantenuto a salvaguardia del carattere professionale della previdenza marinara: del resto, anche nella generale assicurazione obbligatoria per la pensione di invalidità è richiesto in ogni caso il minimo di un anno di contribuzione nell'ultimo quinquennio, e

non va dimenticato, d'altra parte, che i periodi di navigazione e i relativi contributi, quando non siano sufficienti per il conseguimento di una pensione marinara, possono essere utilizzati ai fini del conseguimento del diritto a pensione dell'assicurazione obbligatoria.

Infine, per quanto riguarda la richiesta di aumento della misura delle pensioni di reversibilità, debbo osservare che è intendimento del Ministero della marina mercantile di proporre, appena possibile, la estensione alla previdenza marinara delle norme più favorevoli vigenti in materia nell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

La previdenza dei marittimi ha costituito oggetto di particolare attenzione da parte del Ministero della marina il quale peraltro ha dovuto, suo malgrado, segnare il passo nel programma di perfezionamento e completamento normativo della materia, causa il perdurante squilibrio nel conto economico della cassa nazionale per la previdenza marinara. Sebbene il gettito contributivo relativo ai marittimi imbarcati sia andato gradatamente crescendo dal 1952 in poi, esso tuttavia per l'anno 1956 si presenta inferiore di quasi 2 miliardi al complesso delle spese sostenute nello stesso anno.

A fine anno 1956, poi, il disavanzo patrimoniale della cassa ha raggiunto quasi 10 miliardi. È ben vero che parte dello squilibrio del conto economico e, conseguentemente, del disavanzo patrimoniale è rappresentata dal debito dello Stato, non ancora definito, verso la cassa predetta, per le quote di pensioni corrispondenti ai vari servizi militari o equiparati compiuti da marittimi; ma è vero pure che il costante squilibrio tra entrata e uscita è dovuto principalmente alla insufficienza dei contributi di fronte alle prestazioni derivanti dalla legge 25 luglio 1952, n. 915, molte delle quali inserite nella legge in sede di approvazione parlamentare.

Di recente, e più precisamente in data 24 gennaio 1957, è intervenuto un accordo tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare e il sindacato generale armatori con il quale è stato proposto l'aumento delle competenze medie nei confronti degli equipaggi imbarcati sulle navi da traffico e da linea. Debbo dire che il Ministero della marina mercantile è stato alquanto esitante prima di proporre l'approvazione di questo accordo e ciò in quanto le nuove competenze, che superano in media di circa il 30 per cento quelle allegate alla legge 25 luglio 1952, n. 915, creeranno differenza di trattamento

tra gli attuali pensionati e quelli che liquideranno la pensione nel futuro sulla base delle nuove competenze.

Poiché, per altro, le prestazioni calcolate secondo le nuove competenze potranno aversi nella misura massima solo a distanza di anni, e cioè quando il marittimo, a cui verrà liquidata la pensione, potrà far valere il minimo di tre anni di navigazione compiuta posteriormente alla data di andata in vigore delle competenze stesse, è sembrato intanto utile assicurare alla cassa i maggiori contributi derivanti dall'introduzione di dette competenze che sono state approvate con decreto presidenziale 3 aprile 1957. I maggiori contributi, che si prevedono in un importo non inferiore ai 1.500 milioni annui, per la parte che non sarà assorbita dalle maggiori prestazioni, dovrebbe essere destinata al risanamento finanziario della cassa.

Tenuto, per altro, presente che l'incremento della flotta mercantile nazionale fa bene sperare in un sempre maggiore gettito contributivo e che, d'altra parte, si hanno buone ragioni per ritenere prossima la soluzione della questione relativa alla definizione dei rapporti di debito e credito dello Stato con la cassa, il Ministero della marina mercantile si propone di destinare parte dei contributi al miglioramento del trattamento degli attuali pensionati e, a tale scopo, spera di poter presentare tra breve un apposito disegno di legge: di ciò desidero assicurare l'onorevole Ducci e l'onorevole Jacoponi.

Una confortevole notizia riguardo all'incremento della flotta mercantile è che il tonnellaggio soggetto a contribuzione verso la cassa nazionale per la previdenza marinara si è incrementato, nei primi mesi del corrente anno, di oltre 140 mila tonnellate, assicurando, mercé tale incremento, un gettito contributivo che può essere stimato in circa 80 milioni annui.

In sostanza, le maggiori entrate di cui beneficerà la cassa nel prossimo avvenire saranno utilizzate in parte per la graduale eliminazione del disavanzo patrimoniale e in parte per il miglioramento delle attuali pensioni.

È ovvio che, appena la situazione finanziaria lo consentirà, sarà dato seguito a tutta quella serie di disposizioni che dovranno perfezionare e integrare le vigenti norme in materia di previdenza marinara.

Ciò riguarda la gestione marittimi della cassa; mentre, per quanto riguarda la gestione speciale, alla quale sono iscritti i dipendenti

amministrativi ed il personale di stato maggiore navigante delle società di navigazione di preminente interesse nazionale e delle aziende di navigazione esercenti servizi marittimi sovvenzionati, desidero informare la Camera che, con decreto presidenziale 5 aprile 1957, è stato elevato da lire 1.440.000 annue a lire 2.080.000 annue il limite massimo di retribuzione entro il quale vanno determinati i contributi e vanno liquidate le pensioni in favore della predetta gestione. Così come le competenze medie, anche tale massimale non può esercitare alcuna influenza nella misura delle pensioni in atto, ragione per cui nel provvedimento a cui ho dianzi accennato, relativo al miglioramento delle pensioni dei marittimi, saranno contenute disposizioni anche in favore dei pensionati della gestione speciale.

La gente di mare e i lavoratori dei porti hanno più volte sperimentato la preoccupata ansia con la quale ho seguito le loro vicende. Desidero rivolgere ad essi l'elogio pubblico e l'augurio più fervido che questi collaboratori indispensabili e preziosi della marina mercantile possano sentirsi, ogni giorno più, parte viva del complesso mondo dei traffici marittimi.

E dopo l'augurio agli uomini del mare un augurio alle cose. L'attrezzatura dei nostri porti rappresenta un problema grave, come hanno giustamente osservato l'onorevole Troisi e l'onorevole Nicosia, ed io spero che l'azione stimolatrice della marina mercantile, che purtroppo non ha competenza specifica in materia, possa indurre gli organi responsabili ad un'azione attenta ed adeguata.

In tema di istruzione professionale marittima, l'instancabile relatore ha fatto alcune osservazioni che ritengo opportuno richiamare perché sia chiara una situazione dalla quale apparirà evidente come il Ministero della marina mercantile, lungi dal denunziare colpevoli assenteismi, ha acquistato benemeritenze entro i limiti angusti delle sue competenze in materia.

L'onorevole Jervolino lamenta che l'istruzione professionale marittima non ha lo sviluppo che merita, che non sono molte in Italia le scuole secondarie di avviamento a tipo marinaro e che, per la scarsità di tali scuole, l'istruzione nautica ha finito col restare « in grandissima parte », egli dice, affidata alle scuole professionali marittime dell'ente nazionale di educazione marinara. Egli conclude presso a poco così: essendo questo ente privo di efficienza didattica perché poco aiutato dallo Stato, o si potenzia l'istruzione

nautica statale, come sarebbe preferibile, o si potenzia l'ente di educazione marinara.

Per il potenziamento dell'ente il relatore fa menzione di una riforma in corso del suo statuto. Questa mirerebbe a un nuovo ordinamento didattico delle scuole dell'ente sulla base di cinque o sei anni di studi (triennio professionale e corso successivo di specializzazione di due o tre anni), riforma che però, ad avviso del relatore, esigerebbe una modifica delle vigenti norme per il rilascio dei titoli professionali marittimi contenute nel regolamento del 1952 per l'esecuzione del codice della navigazione. E qui il relatore dice: « se modificazioni si devono apportare al codice della marina mercantile il Ministero interessato, che sarebbe quello della marina mercantile, le faccia al più presto; crei, anzi, un ufficio che si dedichi esclusivamente alle scuole professionali a tipo marinaro ».

Alle osservazioni dell'onorevole relatore desidero rispondere compiutamente, anche se brevemente, cominciando col dividerle in quelle che toccano la competenza del Ministero della marina mercantile e quelle che, e sono la maggior parte, riguardano la competenza del Ministero della pubblica istruzione.

L'istruzione professionale marittima, come tutte le altre forme di questo settore della istruzione pubblica, e cioè le scuole e istituti agrari, industriali, commerciali e per geometri, è di competenza esclusiva del Ministero della pubblica istruzione. Di scuole del tipo marinaro, effettivamente, non se ne contano in Italia molte, una dozzina in tutto, perciò il voto del relatore che se ne creino di più mi trova pienamente d'accordo, per rinnovarlo, insieme, al collega della pubblica istruzione, che è il solo competente ad accoglierlo, in quanto ogni istituzione di scuole professionali statali è riservata a quel Ministero. Lo sviluppo dell'istruzione professionale in tutti i settori è divenuto un problema nazionale così sentito che anche in sede di discussione del bilancio del Ministero della pubblica istruzione, la cui discussione alla Camera ha immediatamente preceduto quella riguardante la marina mercantile, è stato sollevato e con viva passione da autorevoli colleghi. Le esigenze presenti, e non meno quelle future in prospettiva del mercato comune e dell'Euratom, impongono sempre più la qualificazione dei nostri lavoratori e dei nostri tecnici.

Accanto al Ministero della pubblica istruzione agisce, come è noto, nel campo dell'istruzione professionale non statale, compresa quella marinara, anche quello del lavoro

e della previdenza sociale con i corsi di qualificazione e specializzazione di disoccupati e per le nuove leve di lavoro; ed il voto deve perciò intendersi anche ad esso rivolto, soprattutto per il settore dell'istruzione professionale marittima, ove la carenza più avvertita, come dirò, è la parte pratica dell'esercizio della navigazione.

Pur non avendo ingerenza nella creazione di scuole e corsi d'istruzione professionale — e devo dire che questa eccezione d'incompetenza l'ho trovata sul mio cammino ogni qualvolta ho cercato di uscire dal mio particolare settore — posso però informare la Camera che, avendo il Ministero della marina mercantile un piccolo fondo in bilancio per sovvenzioni ad enti che hanno attinenza con la marina mercantile, non ho mancato di aiutare sia l'ente di educazione marinara, accrescendo sempre più le sovvenzioni in suo favore ogni qualvolta fossero state richieste (ultima è stata quella di 400 mila lire), sia le richieste anche di singole scuole marittime e di altre istituzioni che preparano o indirizzano i giovani alla vita del mare e all'istruzione nautica. Nell'elenco figurano l'istituto Scilla, della Fondazione Cini di Venezia che ha una scuola per marinaretti, la società Nazario Sauro di Roma per l'esercizio di navi-scuola, ecc.

Passo ora alla E. N. E. M. (Ente nazionale educazione marinara) di cui si è particolarmente occupato il relatore. Anche nei riguardi di questo ente devo ricordare che il Ministero della marina mercantile non ha ingerenza essendo pur esso esclusivamente affidato alla vigilanza del Ministero della pubblica istruzione, dal quale riceve annualmente una dotazione di 167 milioni per le 29 scuole da esso gestite.

A questa cifra occorre aggiungere i contributi che il Ministero del lavoro e della previdenza sociale eroga all'E. N. E. M. per i corsi tenuti, per suo incarico, di addestramento professionale per lavoratori disoccupati nel settore marittimo. Sono contributi che negli ultimi cinque esercizi, dal 1952-53 al 1956-57, hanno raggiunto la cifra complessiva di altri 155 milioni.

Mi risulta che la situazione dell'E. N. E. M. è da vari anni al competente esame del Ministero della pubblica istruzione; varie proposte sembrano susseguirsi, tra le quali la revisione dello statuto dell'ente.

Ora, in proposito, e per rispondere alle esortazioni del relatore, devo dichiarare che queste proposte di modifiche dello statuto non sono state mai trasmesse finora all'esame e parere del Ministero della marina mercan-

tile e non esiste quindi al riguardo alcuna pratica ufficiale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Ma è stato interessato il Ministero della pubblica istruzione! E poiché si tratta di un argomento di comune interesse, occorre che i due ministeri si mettano d'accordo.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Siccome il relatore parlava di « proposte », ho ritenuto doveroso precisare che nessuna proposta è stata mai fatta.

Precisato ciò, parrebbe dalla relazione dell'onorevole Jervolino che la riforma scolastica progettata dall'E. N. E. M. sia subordinata alle modifiche delle norme del codice della navigazione e del relativo regolamento, allo scopo di ottenere un preteso coordinamento dei programmi di esame per il conseguimento dei titoli professionali marittimi. Sembrerebbe inoltre che l'E. N. E. M. voglia limitare il conseguimento dei più importanti titoli professionali minori (padrone marittimo e meccanico navale di 1^a classe) ai soli allievi dell'ente che abbiano frequentato il suo triennio di preparazione professionale ed il successivo corso professionale secondo la progettata riforma delle scuole dell'ente.

Si tratta, evidentemente, di intenzioni, non di proposte definite dal Ministero della pubblica istruzione, così che non mi pare opportuno discuterle in questa sede. Ma poiché di quelle intenzioni si fa interprete il relatore, desidero fare due precisazioni.

Una concerne il merito di queste ventilate proposte, e dico subito che il provvedimento invocato sarebbe di effetto tutt'altro che vantaggioso per lo stesso E. N. E. M., dato che l'aumento degli anni di studio da tre a cinque o sei, per il conseguimento dei titoli predetti, determinerebbe inevitabilmente una diminuzione del numero degli allievi delle scuole dipendenti. È infatti da tener presente che in periodi di normalità i titoli di padrone marittimo o di meccanico navale di 1^a classe offrono possibilità di imbarco da ufficiale limitatamente al naviglio minore, per cui la massa degli allievi preferirebbe orientarsi verso la frequenza degli istituti nautici in modo da conseguire, con soli due anni in più di studio, un diploma che consente il conseguimento dei titoli professionali maggiori e anche, per chi lo desiderasse, l'accesso ad alcune facoltà universitarie.

La seconda mia precisazione, per quanto concerne le modifiche delle norme del codice della navigazione, serve a chiarire una posizione del mio Ministero da cui non è possibile deflettere. Qui è proprio il campo di sua

stretta competenza, assegnatogli dal codice predetto, e che così si può riassumere.

La preparazione scolastica, da chiunque effettuata, è una cosa ed è agli altri ministeri predetti riservata. Ma quando si tratta di rilasciare un titolo professionale, sia nei gradi maggiori, sia di quelli minori della marina mercantile, l'esclusiva competenza del mio Ministero ha la sua ragione di essere nella necessità che chi sale a bordo di una nave per essere addetto alle sue complesse esigenze deve sapere il fatto suo, in quanto si tratta di garantire la sicurezza della navigazione, la vita umana e gli averi dei passeggeri.

Siano pure molteplici le scuole che preparano per questo compito, ma l'accertamento dei requisiti per il personale addetto ad una nave non può essere che di competenza del Ministero che ha la responsabilità della navigazione. È per questo che il codice della navigazione riserva i programmi di esami per il rilascio dei titoli professionali al Ministero della marina mercantile e dispone che gli esami stessi si svolgano nell'esclusivo ambito delle autorità marittime. Non dunque questi programmi di esami per il conseguimento delle abilitazioni devono adattarsi ai programmi di questa e quell'altra scuola: sono invece i programmi scolastici che devono adattarsi e coordinarsi a quelli che il Ministero della marina mercantile stabilisce per il rilascio dei titoli d'imbarco.

Penso che la grande esigenza da risolvere nell'ambito della scuola sia quella del completamento dell'attuale lacuna che impedisce l'addestramento pratico dell'esercizio della navigazione, ed è verso tale direzione che mi riprometto di prendere accordi con gli altri ministeri onde favorirne le soluzioni.

Posso infine rassicurare il relatore che il lavoro sarà facilitato dagli appositi uffici che esistono presso le direzioni generali del Ministero della marina mercantile.

GUADALUPI. Tutto questo *de iure condendo*. *De iure condito* occorrono maggiori stanziamenti a favore dell'E. N. E. M.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Guadalupi, mi pare evidente che ella non ha seguito la mia esposizione relativa al tema della istruzione professionale. Comunque, ripeto per lei che la competenza, purtroppo, è di altri ministeri. Il problema se mai è un altro: l'intesa fra questi vari ministeri.

L'onorevole Breganze ha prospettato alcune acute questioni in rapporto alla natura giuridica della figura del comandante di porto in sede giurisdizionale, argomento ri-

preso dal relatore (da alcuni ritenuto giudice speciale, da altri organo speciale della giurisdizione ordinaria), ed alle norme della Costituzione (articolo 102, che dispone che non possono essere istituiti giudici speciali; e disposizione transitoria VI, che prescrive la revisione delle giurisdizioni speciali attualmente esistenti, all'infuori delle giurisdizioni del Consiglio di Stato, della Corte dei conti e dei tribunali militari). Egli si è pronunciato in senso favorevole al mantenimento della giurisdizione dei comandanti di porto nelle cause marittime, data la particolarità della materia e la rapidità della procedura; ma ha sostenuto che la giurisdizione del comandante di porto in materia penale dovrebbe essere limitata al solo potere di pronunciare decreti penali, senza estendersi alla cognizione delle contravvenzioni, che comportino pene detentive.

È da osservare innanzi tutto che, qualunque sia la natura giuridica del comandante di porto nella sua funzione giurisdizionale, la Costituzione non vieta il mantenimento dei giudici speciali attualmente esistenti, ma vieta soltanto l'istituzione di nuove giurisdizioni speciali (articolo 102), prescrivendo nella VI norma transitoria che le giurisdizioni già esistenti debbano essere sottoposte a revisione (il che non significa che debbano essere senz'altro abolite).

D'altro canto è necessario mantenere le giurisdizioni dei comandanti di porto, come pare ritenga anche il relatore nella sua sensibilità giuridica, nelle materie indicate dall'articolo 589 del codice della navigazione, che riguarda i sinistri marittimi, e 603 dello stesso codice, che riguarda i contratti di lavoro. I motivi sono particolarmente evidenti per le controversie previste dall'articolo 603, solo che si considerino le particolari esigenze dei soggetti che svolgono una attività connessa con l'esercizio della navigazione, per sua natura bisognoso di celeri soluzioni dei rapporti cui esso dà luogo. Soprattutto i marittimi che svolgono un lavoro subordinato a bordo come componenti l'equipaggio, rimanendo a lungo lontani dal territorio nazionale, solo con notevoli difficoltà possono radicare giudizi presso l'autorità giudiziaria ordinaria, talvolta notevolmente lontana dai luoghi di imbarco e di sbarco. Inoltre i giudizi celebrati davanti ai pretori, rendendosi necessario il più delle volte, data la peculiarità della materia, nomine di consulenti tecnici, diverrebbero necessariamente più lunghi e defatiganti e potrebbero porre, in conseguenza, i marit-

timi nella impossibilità di instaurarli e proseguirli.

Analoghe considerazioni valgono per le cause attinenti alla materia indicata dall'articolo 589 del codice navale. Essa si collega infatti sempre all'esercizio della nave, la cui caratteristica è quella del contratto meramente temporaneo con la terraferma, che rende molto difficile una contestuale comparizione alle parti davanti ad una autorità giudiziaria ordinaria, comparizione che si rende invece agevole quando il giudizio è celebrato davanti al comandante del porto del luogo di primo approdo della nave. Lo scopo mi pare evidente: imprimere al processo la dovuta celerità, al fine di non intralciare la puntuale attuazione dei trasporti marittimi, attraverso la necessaria conoscenza tecnica della materia.

Non è senza motivo che la competenza giurisdizionale dei comandanti di porto, che ha origini antichissime, sia stata conservata dal codice per la marina mercantile del 1865 e successivamente ampliata, per valore e per materia, con la legge 31 dicembre 1928 e con il vigente codice della navigazione.

Per quanto riguarda la competenza dei comandanti di porto in materia penale, il problema verrà esaminato in sede di riforma del codice della navigazione od anche al momento di procedere alla revisione delle giurisdizioni speciali. E le osservazioni dell'onorevole Breganze costituiscono già un utile contributo per la soluzione della questione.

Onorevoli colleghi, questa la sintetica rassegna dei problemi di fondo della nostra marina mercantile, delle leggi che nell'ultimo esercizio hanno tradotto la comune ansia del Parlamento e del Governo, dei propositi ispiratori di un'azione in pieno svolgimento, voluta da chi ha l'onore di parlarvi, sorretta dalla passione del sottosegretario di Stato onorevole Terranova e dalla fatica nobilissima di tutto il personale, tanto meritevole della attenzione del Governo, richiama dal relatore onorevole Jervolino e dall'onorevole Colasanto.

La discussione del bilancio della marina mercantile ha segnato quest'anno l'intervento di non pochi oratori che hanno trattato le più importanti questioni di ordine generale e di ordine speciale. Si aveva l'impressione talvolta, ascoltandoli mentre essi trattavano i problemi di fondo, che il pensiero dell'uno integrasse il pensiero dell'altro, che la parola dell'uno fosse la continuazione della parola dell'altro, al di sopra della contesa politica,

come avviene agli artefici degli scambi fra le nazioni, nella vastissima schiera del mercato mondiale, come avviene sui mari dove si intersecano le comunicazioni fra tutti gli oceani e tutti i continenti, nella visione ansiosa di una « internazionale dei traffici ».

La verità è che siamo alla presenza di un impegno che tutti ci accomuna e che determina finalmente l'ingresso effettivo della coscienza pubblica nella politica marinara del nostro paese: un impegno vivo, forse come non mai, perché tutti sentiamo che il mare non è soltanto motivo di attrattiva turistica dei dodici milioni di stranieri che vengono nel nostro paese, ma è strumento primario che ci sospinge ad essere presenti in tutte le lotte per creare, nel più vasto raggio di azione, le fortune e il prestigio della patria. *(Vivi applausi al centro - Congratulazioni)*.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

La Camera

invita il Governo,

al fine di avviare a soluzione la grave crisi del porto di Ancona, che si esprime in una continua diminuzione dei traffici con rilevantisimo danno per l'economia della città e della provincia, ad adottare i provvedimenti unanimemente richiesti dall'amministrazione municipale, dagli enti economici e dalle organizzazioni dei lavoratori.

Tali provvedimenti si riassumono, oltre che nella creazione di una zona franca nel porto e nella costruzione dell'autostrada Milano-Pescara, nei seguenti punti:

a) ripristino delle linee di navigazione esistenti prima della guerra 1940-1945;

b) intensificazione degli scambi commerciali con l'oriente e il medio oriente;

c) ammodernamento e potenziamento delle attrezzature del porto.

MANIERA.

La Camera,

ravvisata la necessità di aumentare convenientemente il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio in modo da raggiungere adeguatamente gli obiettivi che esso si propone e soddisfare così le richieste del maggior numero possibile di pescatori,

fa voti

perché sia congruamente aumentato il fondo di rotazione per l'esercizio del credito pesche-

reccio istituito con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e perché sia, il più possibile, snellita la procedura per la concessione dei mutui.

CACCURI.

La Camera,

rilevato il considerevole aumento del traffico passeggeri e merci verificatosi sulle linee marittime che collegano la Sardegna con i porti continentali e le favorevoli prospettive in atto - ove siano ulteriormente migliorati i servizi - per lo sviluppo di correnti turistiche dall'Italia e dall'estero verso la Sardegna, correnti che potrebbero portare notevoli vantaggi all'economia isolana,

invita il Governo:

1°) a provvedere perché sia affrettata la costruzione e l'immissione in servizio di una seconda motonave tipo « Torres », trasformando l'attuale servizio trisettimanale Porto Torres-Genova in servizio giornaliero;

2°) a provvedere presso la Società Tirrenia, perché i prezzi dei biglietti passeggeri sulla linea Porto Torres-Genova - sovvenzionata dallo Stato - siano ridotti ed equiparati a quelli praticati sull'altra linea della Tirrenia tra la Sardegna ed il continente, e precisamente sulla Olbia-Civitavecchia;

3°) a provvedere perché il servizio pentasettimanale Cagliari-Civitavecchia venga quanto prima effettuato giornalmente, adottando anche su questa linea il servizio tariffario in vigore sulla Olbia-Civitavecchia, eliminando l'ingiustificata sperequazione attualmente esistente fra le due citate linee;

4°) a provvedere alla trasformazione in bisettimanale della linea Cagliari-Napoli, le cui esigenze - specie per quanto concerne il movimento delle merci - sono in continuo sviluppo;

5°) a stabilire un servizio settimanale diretto Cagliari-Palermo;

6°) a stabilire il servizio settimanale Genova-Savona-Livorno-La Maddalena-Olbia-Arbatax-Cagliari-Palermo-Tunisi, alla stregua di quanto era in atto nell'ante-guerra;

7°) ad incrementare servizi esistenti fra Carloforte-Portovesme-S. Antioco-Calasetta e per Palau-La Maddalena-S. Teresa-Bonifacio, studiando la possibilità d'introdurre su questi servizi i nuovi tipi di navi ad ali portanti per rapidi collegamenti per passeggeri, particolarmente sulla linea S. Teresa-Bonifacio;

8°) a sollecitare presso la Cassa per il mezzogiorno l'attuazione dei progetti concernenti le navi-traghetto tra la Sardegna ed il continente;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

9°) a provvedere per l'inizio della prossima primavera un secondo servizio diurno sulla linea Olbia-Civitavecchia.

POLANO.

La Camera,

considerato che il traffico petrolifero nel porto di Bari ha assunto un ingente volume, raggiungendo nel 1956 la cifra di tonnellate 3.145.572 con una incidenza sul movimento totale delle merci del 90 per cento, cioè la più alta percentuale fra tutti i porti italiani,

invita il Governo,

a risolvere il problema della darsena dei petroli nel porto di Bari, trattandosi di un'opera indispensabile e indilazionabile per la sicurezza delle navi e dell'intero bacino portuale.

TROISI.

La Camera,

convinta della necessità di adeguare il personale del Ministero della marina mercantile ai compiti attuali, centrali e periferici,

invita il Governo

a provvedere d'urgenza all'adeguamento degli organici dell'amministrazione centrale e delle capitanerie di porto, tenendo presente, fra l'altro, che occorre:

a) istituire la direzione generale del personale;

b) istituire il ruolo e la carriera di concetto - gruppo B;

c) ampliare i ruoli direttivi ed esecutivi;

d) istituire un ruolo di salariati permanenti, specialmente per le capitanerie di porto;

e) inquadrare il personale nei gradi, non iniziali, di detti ruoli considerando in primo luogo l'anzianità di carriera e di grado oltre che gli altri requisiti di servizio ed in secondo luogo l'esito di concorsi interni.

COLASANTO.

La Camera,

considerato che la crisi economica del Mezzogiorno e delle isole risulta aggravata dalla perdita della funzione di testa di sbarco per l'Africa sofferta dai porti meridionali ed in specie dal porto di Napoli, per cui si ravvisa la urgente necessità.

a) di incrementare le linee di navigazione con l'Africa orientale, il medio oriente ed i paesi del bacino centrale ed occidentale del Mediterraneo;

b) di restituire al porto di Napoli la funzione di porto di armamento per le linee

del nord-America, specie per quanto riguarda il traffico dei passeggeri,

invita il Governo

a voler sollecitamente affrontare e risolvere nei sensi suddetti il problema della ridistribuzione del traffico marittimo per le linee sovvenzionate e dell'incremento - sia sul piano della politica interna che di quella internazionale - dell'attività industriale e di movimento dei porti meridionali.

ROBERTI.

La Camera,

considerato che la mancanza nel porto di Manfredonia di una radio costiera e di un natante idoneo per il salvataggio in mare si è dimostrata causa di gravi sciagure,

invita il ministro della marina mercantile a mettere a disposizione del comando del porto di Manfredonia una radio costiera e un mezzo idoneo per le operazioni di salvataggio.

MAGNO.

La Camera,

esaminata la situazione dei porti mercantili di Taranto, di Brindisi e di Gallipoli, che da tempo sono deficitari di traffico;

vista la persistente disoccupazione di quei lavoratori portuali, i quali riescono a lavorare solo una parte dell'anno;

considerato lo stato di disagio economico che attraversa la regione Salentina, disagio dovuto in parte alle avversità climatiche ed alla crisi dei prodotti dell'agricoltura, base dell'economia locale, crisi di cui risentono tutte le categorie sociali,

invita il Governo

ad inviare nei porti della penisola Salentina un maggior numero di navi da carico, specie carbone e grano, e di predisporre un piano per lo scalo fisso di navi di linea per il trasporto delle merci, dando così la possibilità a quei lavoratori portuali di avere un minimo sicuro di guadagno e contribuendo a sostenere l'economia depressa del Salento.

PRIORE.

PRESIDENTE. Gli ultimi tre ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Maniera, dirò che l'esecuzione delle opere per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona è a carico del bi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

lancio del Ministero dei lavori pubblici, presso il quale il Ministero della marina mercantile interverrà dopo essersi reso conto dei termini del problema. Pertanto accetto la sua raccomandazione nel senso di farmi promotore di questa iniziativa presso il Ministero dei lavori pubblici. In merito al ripristino delle linee di navigazione facenti capo ad Ancona, faccio presente che la linea Ancona-Zara rientra nel quadro del riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio Adriatico, per il quale è stato presentato al Senato un apposito disegno di legge. In ordine all'intensificazione degli scambi commerciali con l'oriente ed il medio oriente, premesso che sono state date disposizioni alla società Lloyd triestino affinché sia prolungato oltre Hong Kong, faccio presente che la questione della intensificazione dei servizi marittimi con l'oriente ed il medio oriente rientra nel più ampio quadro del riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Caccuri, ripeto quanto ho avuto occasione di dire nel corso del mio intervento. L'attuale consistenza del fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio è di un miliardo e seicento milioni. Con il prossimo esercizio saranno stanziati altri 400 milioni. Comunque, non lascerò nulla di intentato perché la funzionalità del fondo non si esaurisca. Questa è la promessa che posso fare. Per quanto riguarda la pratica funzionalità del fondo, le ho già risposto dicendo che sono intervenuto direttamente presso le varie banche.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Polano, che concerne i collegamenti marittimi con la Sardegna, debbo far presente che essi formano attualmente oggetto di attentissimo esame da parte del mio Ministero. Per quanto concerne l'impiego delle navi traghetto tra la Sardegna e il continente, la questione rientra nella competenza del Ministero dei trasporti. Per tutta la parte che riguarda il mio dicastero, posso assicurare l'onorevole Polano che il suo ordine del giorno rafforzerà il mio interessamento, anche perché, prima che egli presentasse il suo ordine del giorno, tutta la materia era già oggetto di profondo studio da parte del Ministero insieme agli altri organi competenti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Troisi, che concerne il traffico petrolifero, ho già fatto un accenno nella mia esposizione senza fare precisi riferimenti. Comunque, osservo che la costruzione della darsena dei petroli nel porto di Bari fa parte del più

vasto problema che riguarda gli approdi nei vari porti interessati al traffico del petrolio. La questione la conosco bene ed è molto importante, per cui, per quanto concerne l'aspirazione del porto di Bari, interverrò presso il Ministero dei lavori pubblici e gli organi competenti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Colasanto, che chiede l'adeguamento degli organici dell'amministrazione centrale e delle capitanerie di porto, devo dire che non posso condividere il punto di vista dell'onorevole presentatore. Il Ministero della marina mercantile ha già allo studio un disegno di legge che si riserva di sottoporre all'esame degli altri ministeri competenti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Roberti, con il quale si chiede il potenziamento delle linee di navigazione con il medio oriente, con l'Africa orientale e con i paesi del bacino centrale ed occidentale del Mediterraneo, devo far presente che numerosi provvedimenti sono stati adottati anche recentemente per rafforzare questi servizi, come l'onorevole Roberti saprà certamente. Comunque, cito l'immissione in servizio delle motonavi *San Giorgio* ed *Esperia* che fanno scalo a Napoli e l'acquisto sul mercato estero di quattro motonavi da carico da parte della società del Lloyd triestino che faranno anche scalo a Napoli. Posso assicurare l'onorevole Roberti che nulla sarà trascurato per rendere sempre più efficienti i servizi, pur facendo rilevare che la materia è complessa e che il problema del porto di armamento a Napoli rientra, come ho detto pocanzi per altre ragioni, nel più vasto programma di riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, a proposito del quale vi è un disegno di legge che si trova attualmente all'esame del Senato.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Magno, che si occupa del porto di Manfredonia, dichiaro di accettarlo come raccomandazione. Lo stesso è a dire dell'ordine del giorno Priore, che si occupa dei porti mercantili di Taranto, di Brindisi e di Gallipoli, augurando a me stesso che non rimanga un puro desiderio.

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

Onorevole Maniera ?

MANIERA. Non insisto. Mi auguro soltanto che il ministro affronti il problema.

PRESIDENTE. Onorevole Caccuri ?

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

CACCURI. Ringrazio il ministro per la sua comunicazione e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Polano?

POLANO. Non insisto e prendo atto delle assicurazioni date dall'onorevole ministro che i problemi contenuti nel mio ordine del giorno sono allo studio. Avrei desiderato maggiori chiarimenti, invece, per quanto riguarda il punto primo dell'ordine del giorno concernente le nuove navi per il servizio marittimo Porto Torres-Genova. A che punto è la questione? Quando verrà risolto il problema? Quali sono le prospettive? Comunque mi auguro che gli studi vengano al più presto portati a compimento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Se non le ho dato maggiori chiarimenti, onorevole Polano, non è stato per cattiva intenzione. Con l'espressione « il problema è allo studio » intendevo dare una risposta di contenuto serio, volevo dire, cioè, che si vanno raccogliendo elementi tali da poter risolvere in un modo o nell'altro il problema, naturalmente tenendo conto del traffico e di altra materia concorrente alla soluzione del problema stesso. Il problema è realmente allo studio, onorevole Polano.

POLANO. Grazie.

PRESIDENTE. Onorevole Troisi?

TROISI. Non insisto, confidando nelle assicurazioni date dall'onorevole ministro, al quale rivolgo il mio ringraziamento.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto?

COLASANTO. Ringrazio l'onorevole ministro per quello che ha fatto. Da quanto ha detto, risulta che egli praticamente ha accettato il mio ordine del giorno. Però vorrei che esso fosse posto in votazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Nicosia, insiste per la votazione dell'ordine del giorno Roberti?

NICOSIA. Date le assicurazioni fornite dal ministro, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Magno?

MAGNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Priore?

PRIORE. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'ordine del giorno Colasanto, accettato dal Governo come raccomandazione:

« La Camera,

convinta della necessità di adeguare il personale del Ministero della marina mer-

cantile ai compiti attuali, centrali e periferici,

invita il Governo

a provvedere d'urgenza all'adeguamento degli organici dell'amministrazione centrale e delle capitanerie di porto, tenendo presente, fra l'altro che occorre:

a) istituire la direzione generale del personale;

b) istituire il ruolo e la carriera di concetto - gruppo B;

c) ampliare i ruoli direttivi ed esecutivi;

d) istituire un ruolo di salariati permanenti, specialmente per le capitanerie di porto;

e) inquadrare il personale nei gradi, non iniziali, di detti ruoli considerando in primo luogo l'anzianità di carriera e di grado oltre che gli altri requisiti di servizio ed in secondo luogo l'esito di concorsi interni».

(È approvato).

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 1957-58, che, se non vi sono osservazioni ed emendamenti, si intendono approvati con la semplice lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 2693).

(Sono approvati i capitoli da 1 a 65, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

Capitolo n. 66. — Spese per il funzionamento delle stazioni marittime di Palermo e Civitavecchia, lire 10 milioni.

PRESIDENTE. A questo capitolo il Governo ha presentato un emendamento diretto a modificarne la denominazione come segue: « Spese per il funzionamento delle stazioni marittime di Palermo, Civitavecchia e Manfredonia ».

Qual è il parere della Commissione su tale emendamento?

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. La Commissione accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il capitolo n. 66 con l'emendamento del Governo.

(È approvato).

Si prosegue nella lettura dei capitoli.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

BIASUTTI, *Segretario*, legge (V. stampato n. 2693).

(Sono approvati i capitoli da 67 a 87, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 929.620.000.

Debito vitalizio, lire 603.000.000.

Spese per la Marina mercantile, lire 82.680.000.

Spese per le Capitanerie di porto, lire 1.139.760.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 2 miliardi 463.300.000.

Spese per la pesca, lire 78.300.000.

Spese diverse, lire 200.000.

Totale del titolo I — *Parte ordinaria*, lire 5.296.860.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese per la Marina mercantile, lire 9.040.000.000.

Spese per le Capitanerie di porto, nulla.

Spese per la pesca, lire 6.312.000.

Spese diverse, lire 9.550.240.000.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 18.596.552.000.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — I. — Accensione di crediti — Credito peschereccio, lire 400.000.000.

II. — Partite che si compensano con l'entrata, lire 20.000.000.

Totale della Categoria II — *Movimento di capitali*, lire 420.000.000.

Totale del Titolo II — *Parte straordinaria*, lire 19.016.552.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 24.313.412.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordinaria), lire 23.893.412.000.

Categoria II. — *Movimento di capitali*, lire 420.000.000.

Totale generale, lire 24.313.412.000.

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 1957-58.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bi-

lancio speciale degli uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario 1957-58, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge (V. stampato n. 2693).

(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 75.502.000; 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.

BIASUTTI, *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 1957 al 30 giugno 1958, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 40.000.000 per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859.

(È approvato).

ART. 3.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 20.000.000.

(È approvato).

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

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine dei lavori dei prossimi giorni:

mercoledì mattina: seguito e fine della discussione, che inizieremo questa sera, del

bilancio del commercio con l'estero, compresi i discorsi del relatore e del ministro;

mercoledì pomeriggio e giovedì mattina: discussione del bilancio dell'agricoltura;

giovedì pomeriggio: conclusione della discussione sul bilancio della pubblica istruzione, con le repliche del relatore e del ministro: votazione segreta dei quattro bilanci esaminati; seguito della discussione del bilancio dell'agricoltura;

venerdì mattina e pomeriggio: fine della discussione generale del bilancio dell'agricoltura ed inizio della discussione del bilancio dell'industria.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo una inversione dell'ordine del giorno nel senso di passare subito alla discussione del bilancio del Ministero del commercio con l'estero.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1957-58. (3033).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1957-58.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

VICENTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sul bilancio del Ministero del commercio con l'estero sarà molto breve, perché vuole soltanto fissare alcune considerazioni su quelli che sono i risultati che abbiamo registrato nel decorso anno 1956, e lo considero quasi un corollario dell'intervento che ho avuto l'onore di fare sul bilancio del Ministero degli esteri. Considero, infatti, il Ministero del commercio con l'estero quasi come il potere esecutivo in rapporto al legislativo, che è rappresentato dal Ministero degli esteri, in quanto è tradizione che i nostri rapporti anche commerciali con l'estero vengano regolati dalla sezione economica del Ministero degli esteri.

Tuttavia, è in sede di commercio con l'estero che noi registriamo quelli che sono i risultati ai quali siamo pervenuti nella espansione del nostro commercio e quindi dei

nostri rapporti di interscambio con l'estero. I risultati sono compositi e derivano dalla convergenza di tutta una serie di rapporti che non sono di competenza del Ministero del commercio con l'estero, ma che d'altra parte confluiscono a determinare quelli che sono i risultati registrati sul commercio estero.

La politica doganale, forse per la sua origine fiscale, è tuttora governata dal Ministero delle finanze, i trattati commerciali e quindi i rapporti con l'estero dal Ministero degli esteri, la politica valutaria e creditizia dal Ministero del tesoro, i problemi di fondo riguardanti la nostra industria dal Ministero dell'industria, e i problemi di politica sociale e del lavoro dal Ministero del lavoro. Il risultato, quindi, che noi constatiamo in sede di commercio estero, deriva dal confluire di tutti questi elementi che vengono ad essere determinati al di fuori della competenza del commercio con l'estero.

Quali sono i risultati ai quali siamo pervenuti nel 1956, in rapporto all'anno precedente? Come rileviamo dalla pregevole relazione dell'onorevole Graziosi, la bilancia commerciale, in miliardi di lire, ha rappresentato nel 1957 una eccedenza passiva superiore a quella constatata nel quadriennio precedente. Abbiamo una differenza di 633 miliardi: contro una importazione di 1.981 miliardi registriamo una esportazione di merci per 1.348 miliardi di lire. Queste sono le cifre che caratterizzano la nostra espansione commerciale verso l'estero. L'accentuarsi dell'importazione di materie prime è in rapporto alla nostra penetrazione nei mercati esteri.

Se guardiamo, però, da vicino questi dati riscontrati nel 1956 rispetto al 1955, possiamo conoscere che mentre in valore le importazioni sono aumentate del 17 per cento, quantitativamente le importazioni sono aumentate solo dell'11,7 per cento. Che cosa significa questo? Significa che abbiamo pagato, a parità di quantità, qualche cosa di più.

Troviamo la spiegazione nella relazione sulla situazione del paese per l'anno 1956. E la spiegazione è formata da due elementi, innanzitutto le importazioni considerano i prezzi *cif*, e cioè i prezzi fino a nostri porti: mentre le esportazioni considerano i prezzi *fob*, cioè al porto di partenza; in secondo luogo notiamo le ripercussioni della crisi di Suez nell'aumento dei noli che abbiamo dovuto subire. Per quanto riguarda le esportazioni abbiamo un aumento in valore del 16,2 per cento, mentre in quantità l'aumento è stato del 19,2 per cento. Quindi, se non si è modificata la compilazione qualitativa, mer-

ceologica, delle nostre esportazioni, dovremmo concludere che noi abbiamo venduto a prezzi minori che nel 1955.

Queste sono le risultanze della bilancia commerciale. Noi sappiamo che essa è una parte della bilancia dei pagamenti e qui riferendoci ancora alla relazione dell'onorevole Graziosi troviamo a pagina 19 le vicende della bilancia. Ma qui non si parla della bilancia dei pagamenti, ma della bilancia valutaria, che è un'altra cosa: la bilancia dei pagamenti riguarda la competenza, la bilancia valutaria riguarda la registrazione di cassa dell'interscambio valutario. Quindi i dati non sono comparabili. Tuttavia possiamo ricavare che lo sbilancio del conto merci è stato largamente compensato dal saldo attivo delle partite invisibili degli aiuti governativi e del movimento di capitali.

Il nostro relatore ci dice che le partite invisibili rappresentano la parte più fragile della composizione della nostra bilancia dei pagamenti; ed in certo senso è così. Ad esempio, le vicende valutarie della Francia hanno avuto una ripercussione drastica sulle rimesse dei nostri emigrati. Avvenimenti politici o difficoltà di trasporti possono incidere sull'equilibrio della nostra bilancia di pagamenti. Tuttavia dobbiamo proprio guardare a questa parte importante di essa, se vogliamo correggere lo sbilancio della nostra bilancia commerciale. Perché noi, guardando alle prospettive indicate dallo schema di sviluppo del compianto ministro Vanoni, vediamo che anche nel 1964 non è previsto un equilibrio della bilancia commerciale. Sono sempre le partite invisibili che dovranno dare l'apporto necessario perché si equilibri la bilancia dei pagamenti. Si tratta quindi di un settore che dobbiamo guardare con la massima preoccupazione e la massima attenzione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MACRELLI

VICENTINI. Dobbiamo però mettere l'accento sulla esigenza di migliorare la nostra bilancia commerciale. Le importazioni si pagano con le esportazioni: questo è un principio. Quindi dobbiamo cercare di ridurre quanto più è possibile il *deficit* della nostra bilancia commerciale, dobbiamo cercare di stabilire rapporti diretti con i paesi fornitori di materie prime per avere con essi delle ragioni di scambio.

Ho ricordato nel corso del mio intervento sul bilancio del Ministero degli esteri come la Germania abbia invitato i propri operatori

economici a sganciarsi da tradizionali centri di attività commerciali riguardanti materie prime dei paesi d'oriente, al fine di stabilire dei contatti diretti che permettono poi quell'interscambio che è necessario e proficuo per l'economia del paese.

Dobbiamo quindi cercare di migliorare le possibilità della nostra penetrazione commerciale all'estero; e per questo dobbiamo ricorrere ad alcuni incentivi che sono richiamati nella relazione. Abbiamo in essere una legge la quale consente il rimborso dell'imposta generale sull'entrata, nonché il rimborso di quella parte di dazio pagata sulle materie prime connaturate al prodotto finito che viene esportato. Disponiamo inoltre dell'assistenza creditizia e assicurativa che pure ha una notevole importanza soprattutto per i paesi che sono al di fuori dei regolamenti monetari previsti dagli organi tuttora esistenti.

Per quanto riguarda l'assistenza creditizia ed assicurativa, nella relazione si legge che sono state presentate istanze « per un aggiornamento della legge che assicuri dai rischi, siano pur speciali, non soltanto i crediti a lungo termine conseguenti alle forniture speciali, ma anche gli eventi che possano insorgere ad alterare o modificare gli elementi del costo, nonché le perdite che abbiano a verificarsi nel corso dell'espletamento delle commesse ». La dizione a mio avviso è un po' ampia, e si verrebbe in questo modo a coprire rischi che devono invece essere lasciati all'operatore economico. Questi ha bisogno di un'assistenza creditizia che sia confacente con le condizioni di pagamento che sul mercato estero vengono praticate da altre nazioni concorrenti; ha bisogno di un'assicurazione sui crediti, questo sì, nonché della salvaguardia delle clausole contrattuali. Ma al di fuori di queste provvidenze, a mio avviso, l'operatore economico — come del resto osserviamo anche nelle altre legislazioni riguardanti l'assistenza creditizia e le assicurazioni — deve operare assumendosi il rischio.

Piuttosto, ci si dovrebbe orientare — e mi pare che queste misure siano già in corso di attuazione — verso l'aumento del fondo a disposizione ed inoltre verso l'accoglimento, con una certa larghezza, di deroghe alle norme di legge che stabiliscono il termine massimo di 4 anni per la durata del credito. Dobbiamo infatti mettere il nostro operatore economico nelle condizioni di poter fare un credito per quel tempo che è necessario in modo da poter competere anche sul terreno dell'ampiezza del tempo dato per il credito che viene offerto dagli altri paesi.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

Dobbiamo anche — e questa è una parte che riguarda specificamente il Ministero del commercio con l'estero — operare il potenziamento delle nostre rappresentanze commerciali all'estero, che debbono essere come *radar*, cioè debbono captare tutte le possibilità offerte dai vari mercati ed acclimatarsi alle necessità ambientali. Ho ricordato nel mio intervento sul bilancio degli esteri come in India sia stata perduta una fornitura da nostre organizzazioni industriali per il fatto che gli impianti offerti erano più costosi e più perfezionati dal punto di vista tecnico e, come tali, non rispondevano all'esigenza di chi aveva necessità di ottenere impianti a minor costo e che dessero possibilità di maggiore occupazione.

Prospettare dunque le necessità dei paesi ambientando le richieste dei paesi stessi. Tutta la propaganda commerciale quindi deve essere tenuta presente, attraverso la partecipazione alle fiere, attraverso la conoscenza dei prodotti, attraverso il contatto diretto delle nostre rappresentanze commerciali all'estero, con gli operatori economici dei singoli mercati. È infatti soltanto attraverso questi elementi che l'economia italiana potrà trovare una possibilità di maggiore espansione.

Vi sono poi dei problemi che riguardano il fondo della nostra politica economica, ed abbiamo al riguardo dei dati che sono sconcertanti, in quanto stanno a dimostrare come molte volte il nostro operatore economico, a parità di struttura tecnica del prodotto, a parità di qualità del prodotto, si trovi nella condizione, per tutta una impostazione di politica economica, di non avere quella capacità competitiva necessaria per dare maggior ampiezza allo sviluppo della nostra penetrazione all'estero.

Ciò investe tutta la nostra politica finanziaria, come quella dei Ministeri del lavoro, dell'industria e del tesoro, attraverso i finanziamenti; tutto il complesso cioè di quei dicasteri che hanno per fondamento la politica economica del nostro paese.

E questo è tanto più necessario in quanto dobbiamo anche considerare che siamo in vista dell'attuazione del mercato comune il quale — ne abbiamo ampiamente parlato — pone la nostra economia, sia pure con la necessaria graduazione, a contatto diretto con quella degli altri paesi, senza quegli argini, senza quella protezione tradizionale che noi abbiamo creato e che tuttora vige. Donde la necessità di mantenere quel 25 per cento di interscambio che abbiamo già riservato agli altri paesi del mercato comune;

dove anche la necessità di mantenere la nostra posizione non solo nei confronti delle zone dell'interscambio e delle altre zone dei mercati, ma la necessità di mettere la nostra industria nelle condizioni di competitività che è necessaria per fronteggiare le difficoltà. Quando si versa acqua in vasi comunicanti a livelli diversi, sappiamo che in un primo momento vi è un travaso e poi si ristabilisce l'equilibrio. Questo è il travaglio che potrà incidere profondamente sulle possibilità della nostra economia, e perciò abbiamo bisogno che tutta la politica del nostro commercio con l'estero sia attentamente vigilata e — vorrei dire — anche accompagnata, poiché difesa del nostro commercio con l'estero significa difesa del lavoro italiano.

Tutto ciò anche per non lasciare come lettera morta l'indirizzo stabilito nello schema del nostro compianto ministro Vanoni. Nel 1964 avremo già superato il primo periodo previsto per il mercato comune e, forse, anche i due anni successivi; quindi, saremo in pieno esercizio e avremo anche piena esperienza di quelle che saranno le difficoltà del mercato comune. E allora, se non vogliamo — in vista dell'occupazione, dello sviluppo del reddito nazionale e dello sviluppo della nostra economia — che questo schema rimanga nella storia soltanto come un bel sogno sorto nel 1954, dobbiamo fin da oggi predisporre tutti quegli elementi che permettano ai nostri operatori economici di competere in questa gara di civiltà e di lavoro, che quindi è nobile gara!

A tal proposito dobbiamo tener presente un monito che il professor Erhard rivolge nel suo ultimo libro: « Il destino degli uomini e dei popoli sarà determinato non da cervelli elettronici, bensì dalle nostre teste ». Non da cervelli elettronici significa non da sovrastrutture che abbiano ad imbrigliare il naturale sviluppo della nostra economia e dell'interscambio, ma dalle nostre teste; e le nostre teste significa il Governo che, con la sua illuminante saggezza, deve fin da oggi porre gli elementi necessari perché lo sviluppo economico si avveri, perché il mercato comune sia salutato come l'avvento della diffusione di una maggiore prosperità comune ai popoli partecipanti, e, soprattutto, come una migliore e più proficua possibilità di occupazione, di lavoro e di reddito per quelle classi per le quali il Ministero del commercio estero e tutta la nostra attività lavorano e faticano. (*Applausi al centro*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, davvero non è agevole per una persona come me, piuttosto incompetente in materia, prendere la parola, avendo a me vicino un collega esimio, l'onorevole Graziosi, autore di un'ampia, completa e informata relazione, dalla quale traluce la sua spiccata competenza, e di fronte a me un ministro, che proprio per la sua non comune competenza è stato chiamato all'alto posto che attualmente occupa.

La relazione mi ha consentito di accrescere in modo cospicuo il patrimonio mio di idee relative al settore. Ora sono in ansiosa attesa di sentire il ministro, cui rivolgo il mio caldo saluto, questa essendo la prima volta che ho il piacere di parlare alla sua presenza.

Ricordo di aver letto alcuni anni fa un articolo del professor Guido Carli su un fascicolo della rivista *Moneta e credito*, pubblicato dalla Banca nazionale del lavoro. Nella prima parte egli si occupava della situazione dei nostri pagamenti valutarî e nella seconda e terza esaminava il da farsi per sanarla. Egli è dunque il tecnico, che sa ben fare la diagnosi e sa bene anche indicare la cura. È evidente che, salito al seggio di ministro, egli non ha più bisogno di indicare la cura, se cura occorre, ma può senz'altro egli stesso applicarla. È perciò, che sono, come ho detto, molto ansioso di ascoltarne la ponderata parola.

Mi limiterò, pertanto, a fare qualche segnalazione di problemi da risolvere e a formulare qualche interrogativo, per cui penso di infastidire la Camera proprio per brevi istanti.

Le segnalazioni sono relative alla tariffa doganale, al transito e alle dogane. Gli interrogativi riguardano i nostri rapporti con la Francia, quelli con la Cina e il cosiddetto « piano Hallesint ».

Tariffe: si è richiamata la mia attenzione sulla opportunità di adeguare la nomenclatura della nostra tariffa doganale a quella di Bruxelles.

Come il ministro indubbiamente sa, fin dal 1955, il Consiglio di cooperazione doganale ha elaborato a Bruxelles una nomenclatura della classificazione delle merci nelle tariffe doganali, che dovrà via via divenire uniforme nei sei paesi appartenenti alla C. E. C. A.

Alcuni di questi paesi, e la Francia in particolare, l'hanno già adottata ufficialmente adeguando all'uopo le loro tariffe nazionali.

Mi permetto ora di pregare il ministro di intervenire con la sua autorità, perché quel che si è fatto altrove si faccia anche nel nostro paese.

La uniformità nella nomenclatura e nei numeri di tariffa, si è rivelata in pratica utilissima per chi opera negli scambi internazionali, tanto più che tre grossi volumi di note esplicative precisano per ogni singola voce di tariffa il regime doganale applicabile ad ogni singolo prodotto o gruppi di prodotti merceologici.

Transito: si è anche richiamata la mia attenzione — ed io richiamo sul problema l'attenzione del ministro — sulle correnti di transito. Me ne occupai anche altra volta; ma, se le mie informazioni sono esatte, nulla è mutato della precedente situazione. Fondamentale distinzione per le merci in transito per l'Italia è quella del transito diretto e del transito indiretto. Il primo si ha, come è noto, quando una merce proveniente dall'estero transita per l'Italia, diretta verso un altro Stato, purché tale definitiva destinazione risulti già dai documenti di trasporto al momento dell'arrivo in Italia. Si ha il secondo quando una merce proveniente dall'estero viene diretta in Italia e successivamente vengono impartite al destinatario italiano (normalmente una ditta di trasporti internazionali) istruzioni sulla destinazione definitiva estera.

Nessuna difficoltà in genere è frapposta al transito diretto. Il transito indiretto, invece, visto dalle autorità italiane con il massimo sospetto, è tutto irto di difficoltà. Si teme che questa forma di transito franco valuta (cioè senza conseguenze valutarie) mascheri una evasione valutaria, derivante da una operazione di commercio cosiddetta triangolare. Si teme, cioè, che la merce in transito per l'Italia sia stata acquistata da un operatore nazionale e successivamente rivenduta ad un terzo paese senza effettuare il primo pagamento ed il successivo incasso attraverso gli organi valutarî nazionali. È necessario, però, domandarsi se la laboriosissima procedura imposta in tali casi, per la verità non pochi, e che comporta un ritardo di otto-dieci giorni alla spedizione delle merci, giova effettivamente a garantire lo Stato da eventuali evasioni. La prassi attuale prevede, se sono bene informato, le seguenti operazioni: emissione del certificato di giacenza in dogana delle merci entranti; autorizzazione del ministro del commercio con l'estero alla operazione; emissione da parte della Banca d'Italia del benestare (modello *A export-transito*,

franco valuta); emissione da parte della dogana della bolla di spedizione della merce estera in cauzione C. M. F.

Il primo documento appare del tutto inutile, ove si tenga conto della prassi successiva. Il certificato di giacenza serve, infatti, ad attestare la esistenza in dogana delle merci da rispediti e costituisce la condizione essenziale per il rilascio del benestare bancario. Non se ne comprende il motivo. Non può, infatti, ritenersi che un operatore possa mai chiedere la rispeditizione di merci che non esistono. La condizione, comunque, della esistenza delle merci in dogana esiste già per l'emissione del documento doganale. La bolla doganale C. M. F., che dovrà infatti scortare la merce fino al confine, presuppone l'allibramento delle merci in dogana senza di che la bolletta non potrebbe essere emessa. La richiesta dell'inutile certificato di giacenza comporta una serie di movimenti, che variano dalla presentazione di una istanza in carta bollata al pagamento delle indennità doganali per il rilascio del certificato e soprattutto comporta la perdita di circa tre giorni di tempo.

L'autorizzazione da parte del Ministero del commercio con l'estero e l'emissione del benestare bancario sono effettuate a cura della Banca d'Italia (ufficio cambi), che ha competenza esclusiva per tali generi di operazioni. Alla banca viene presentata tutta la documentazione relativa al transito e la stessa emette il modulo, dopo la autorizzazione del Ministero del commercio estero, data in base all'esame della documentazione stessa eseguita, che, anche se redatta dai vettori o trasportatori, è redatta sulla dichiarazione delle parti interessate. Successivamente la banca emette un modulo valutario (modello *A export-transito franco valuta*), che non ha alcun valore, in quanto non regola alcun movimento di valuta.

Questa prassi valutaria impone la perdita di tempo di circa altri sei giorni, senza contare, naturalmente, il fastidio. La prassi doganale diventa più laboriosa per il controllo di tutta la precedente documentazione. Come rimediare? La risposta ci viene data da altri paesi dell'Europa e soprattutto dalla Svizzera, in cui l'operazione di transito diretto o indiretto si effettua direttamente in dogana su dichiarazioni dell'operatore o del suo rappresentante (spedizioniere). I nostri otto-dieci giorni si riducono così ad un massimo di mezz'ora con il medesimo risultato o, meglio, con il risultato che il traffico delle merci, per il quale è vitale l'economia di tempo, si

sposta naturalmente verso paesi, che garantiscono maggiore celerità. L'Italia, pur potendo considerarsi la naturale banchina di transito per le merci provenienti dal retroterra europeo e dirette nei paesi del bacino del Mediterraneo o in Africa e nel medio ed estremo oriente, si vede sottrarre quella naturale corrente di traffico che le apporterebbe un notevole beneficio economico e che le appartarrebbe per la sua posizione geografica. Tale corrente tende oggi a spostarsi verso altri paesi e particolarmente verso la Svizzera, che, a sua volta, per le stesse considerazioni di risparmio di tempo, preferisce dirottare sui porti tedeschi. È, pertanto, auspicabile un deciso intervento degli organi competenti, che, riducendo al veramente indispensabile la prassi necessaria per il transito indiretto, restituisca all'Italia la sua naturale funzione di smistamento dei traffici internazionali. Ciò servirà ad incrementare notevolmente tutta la organizzazione dei trasporti, riflettendosi vantaggiosamente sulla economia del paese.

E, poiché mi sto occupando di transito, desidero dire poche parole ancora a proposito delle operazioni di transito occasionali.

Non è rarissimo il caso che in un determinato momento si delinei una situazione di attrito, se non di conflitto — economicamente parlando — fra due paesi europei. Un anno fa tale fenomeno si è verificato tra Francia e Svizzera per il mancato accordo all'atto del rinnovo del trattato commerciale.

In tale occasione, ditte svizzere o francesi chiesero, in particolare per articoli di moda o stagionali, di poter eseguire le loro vendite per il tramite di un intermediario italiano. Era il caso classico di « operazioni di transito occasionali ».

Si noti che né l'uno né l'altro paese si opponeva in concreto al benevolo tramite di un operatore italiano, ben comprendendo che in taluni casi occorre ovviare ai danni che situazioni contingenti possono arrecare ai singoli.

In casi del genere torna, però, difficilissimo, anche in grandi centri come Milano, poter stabilire rapidamente se un'operazione del genere è o meno fattibile, se sarà autorizzata o no.

È evidente che transazioni eccezionali di questa natura non possono essere varate e portate a buon fine, con un discreto margine di utile per l'operatore italiano, che alla condizione di agire molto rapidamente. È d'uopo conoscere nel breve spazio di pochis-

simi giorni, se l'autorizzazione sarà accordata o meno e quali impegni possono essere assunti.

Si dovrebbe, perciò, attribuire, nei casi ipotizzati, alle delegazioni dell'ufficio italiano dei cambi, nei maggiori centri della penisola, larga competenza per decidere — previo, se occorre, un rapido scambio di parere per telefono o per telescrivente con Roma — sull'atteggiamento da adottare, sempre tenuto conto delle circostanze e della particolare situazione del momento e, naturalmente, dell'interesse italiano. Anche su ciò richiamo la vigile attenzione del ministro.

Desidero, poi, pregare il ministro perché si adoperi con il suo collega delle finanze, perché sia una buona volta eliminata la inadeguatezza organizzativa dei laboratori chimici delle dogane, che hanno compiti delicatissimi, il cui adempimento o inadempimento hanno ripercussioni sul regolare svolgimento dei traffici internazionali.

L'organico del personale dei laboratori è ancora largamente insufficiente, di modo che le analisi chieste dai funzionari delle dogane per un giusto controllo delle dichiarazioni delle merci in entrata o in uscita subiscono ritardi, che vanno al di là di un termine ragionevole e sono, quindi, fonte di malcontento e di acerbe critiche da parte dei contribuenti. Si tratta di un disservizio che dovrebbe cessare. Si aggiunga la mancanza assoluta di laboratori presso dogane di grandissima importanza, come Chiasso, Modane, Domodossola, Fortezza, ecc., donde la necessità di dover far capo ai capoluoghi siti in provincia e donde una remora all'armonico svolgimento dell'enorme volume di traffico attuale, il che si traduce in pratica in un maggior costo economico, date le spese di sosta, di magazzinaggio delle merci, in un inevitabile ingombro degli scali e dei transiti e in ritardi nella riconsegna delle cose trasportate.

A prescindere dalla insormontabile necessità di potenziamento dei laboratori chimici provinciali, si appalesa, poi, evidentemente la necessità di dotare alcune fra le maggiori dogane di uno o due funzionari al più, laureati in chimica, che dispongano di un minimo di apparecchiature, che consenta l'analisi *in loco* almeno dei prodotti più comuni.

Queste, onorevole ministro, le segnalazioni. E ora i pochi interrogativi.

Quali i nostri rapporti in materia di scambi con la Francia? Non si può non sottolineare il danno gravissimo che è derivato e deriva ancora ad una parte dei nostri esportatori dalle drastiche misure di recente adottate

dalla Francia per limitare le importazioni in quel paese di merci dall'estero. Se è d'uopo riconoscere che si tratta indubbiamente di una misura di carattere generale, e, quindi, non discriminatoria ai danni di un solo paese, ciò non toglie che le restrizioni adottate hanno sensibilmente compresso il volume già deficitario dei nostri scambi con la Francia, reso gravissimo dall'obbligo del versamento del 25 per cento, portato addirittura al 50 per cento, del controvalore all'atto della domiciliazione della licenza o del bene-stare bancario da parte dell'importatore francese.

Queste misure, onerose per tutti, colpiscono in particolare le medie e le piccole aziende, e cioè quella falange di commercianti di origine italiana, che esercitano in Francia la loro attività, importando prodotti dal loro paese di origine, ma che non sempre dispongono di una larga tesoreria, che consenta loro tale versamento previo, calcolato non per ogni singola ordinazione, ma sul valore totale del contingente richiesto o ottenuto da ciascun interessato.

Pur comprendendo le ragioni obiettive che hanno costretto gli amici d'oltralpe ad adottare misure così severe, ciò non toglie che il pregiudizio arrecato a una parte non esigua della nostra esportazione di prodotti tipici e tradizionali verso la Francia, non deve essere sottovalutato.

Ha il ministro da segnalare e da applicare qualche rimedio?

Quali sono i nostri rapporti, sempre in materia di scambi, con la Cina? A proposito degli scambi con la Cina desidero ricordare (e il ministro indubbiamente lo sa) che ha avuto luogo l'8 settembre 1956 a Milano un convegno, che è stato, a quanto mi si è riferito, molto interessante.

I lavori del convegno, svoltisi in una atmosfera di serena e pacata discussione, non solo hanno rilevato una generale tendenza favorevole al ripristino di relazioni commerciali con quel paese, ma hanno messo altresì in luce la necessità di stringere i tempi e seguire l'esempio della Gran Bretagna, del Belgio, del Lussemburgo, della Germania, che hanno già tolto l'*embargo*, ponendo così praticamente fine al *Chincom*. Anche facendo presto, comunque, arriveremo su quel mercato, importantissimo, quando gli altri saranno già bene introdotti con i commerci, con le linee di navigazione, con i servizi nei porti europei di transito e così via.

Certo il nostro paese non può farsi soverchie illusioni, perché i nostri operatori

hanno sempre avuto difficoltà a introdursi in Cina, anche per il fatto, giustamente sottolineato dal relatore, che mancano contropartite cinesi alle possibili esportazioni italiane. È tuttavia da rilevare che lo scorso anno si ebbe un notevole incremento con lo scambio di merci per 14 miliardi di lire nei due sensi, contro circa 6 miliardi dell'anno precedente. Che ne pensa il ministro?

Gradirei, infine, che il ministro esprimesse il suo pensiero sul cosiddetto « piano Hallesint ».

Tra i problemi acuitizzati dalla guerra, il più importante è quello dei pagamenti internazionali, dalla cui soluzione dipende il corso ulteriore dei rapporti, tanto dei paesi occidentali fra loro quanto di questi paesi, nel loro complesso, con quelli orientali. Si tratta di trovare un sistema capace di soddisfare gli interessi economici dei paesi ad alta e a bassa capacità produttiva, eliminando l'odierna impossibilità, in cui si trovano i primi di esportare quanto supera il loro consumo interno, e i secondi di importare in eccesso, rispetto alle loro esportazioni, quanto occorre al loro sviluppo industriale.

Questa esigenza, riconosciuta da tutti come essenziale non solo per la elevazione del generale tenore di vita, ma per la conservazione della pace ed il consolidamento della libertà, ha ispirato una lunga serie di tentativi, che vanno dalle istituzioni internazionali, sorte in seguito alla conferenza di Bretton Woods e dal piano Marshall, agli accordi intereuropei di liberalizzazione e di pagamento, al trattato per il mercato comune e ai tentativi per la costituzione di una zona di libero scambio.

Siamo tuttavia ancora lontani dalla ricercata soluzione, anche se un grande passo è stato compiuto con la consacrazione ufficiale del principio dell'unificazione dei mercati, che va affermandosi nel mondo, come dimostrano le deliberazioni della conferenza interamericana svoltasi a Buenos Aires nello scorso agosto.

Per unificare i mercati — si afferma — basta collegare i rispettivi sistemi di circolazione in modo da assicurare la reciproca convertibilità delle monete, in guisa da permettere che l'intensità del traffico non sia più subordinata alla disponibilità di valuta estera dei paesi a scarsa capacità produttiva, ma sia commisurata all'effettiva possibilità di pagamento, futura oltre che presente, di chi desidera comprare, e alla effettiva possibilità di produzione di chi desidera vendere.

I recenti avvenimenti di Francia e d'Inghilterra conferiscono al problema dell'equi-

librio economico il carattere di una drammatica urgenza e ne impongono un riesame alla luce delle più recenti acquisizioni scientifiche, tecniche e pratiche.

Dovrebbe ormai essere chiaro per tutti che non si tratta di impiegare la forza, in un modo o nell'altro, per liberarci dalle crisi ricorrenti dalle quali nessuno si salva, ma di riconoscere la causa, identificata dalla scuola economica italiana in « una frattura esistente nel sistema della circolazione al punto da cui il risparmio, ovunque si formi, dovrebbe passare per affluire alla migliore impresa, ovunque si trovi ».

È necessario saldare questa frattura, responsabile dei nostri mali economici, mediante la creazione di un organo sociale che getti un ponte contrattuale tra risparmiatori e imprenditori di tutti i paesi. A questo fine risponde, appunto, il « piano Hallesint », che, sin dallo scorso anno, io segnalai e raccomandai allo studio del Ministero per il commercio estero.

A che punto siamo oggi con questo studio?

Concludo fervidamente auspicando, con il relatore, che il sempre maggior sviluppo dei traffici sempre più avvicini fra loro i popoli. Sono convintissimo che tale avvicinamento è, oltre che di progresso, sicura garanzia di pace. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

BERNIERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarebbe ingiusto non constatare che ci troviamo oggi di fronte ad una espansione del nostro commercio estero. I dati in nostro possesso lo dimostrano ampiamente. Alla fine del luglio 1957 l'incremento delle esportazioni italiane era pari al 21,4 per cento rispetto a quello dello stesso periodo dell'anno passato, e l'incremento delle importazioni era salito al 14,9 per cento rispetto al medesimo periodo; mentre il disavanzo della nostra bilancia commerciale era stato contenuto in 426 miliardi contro i 412 del 1956, con un peggioramento press'a poco del 4 per cento.

Naturalmente questi dati, che a prima vista possono sembrare ottimistici, euforici, vanno interpretati. Così si vede che dall'analisi dell'andamento degli scambi e della bilancia valutaria, per il periodo testè indicato, si manifestano alcuni fenomeni che non possono non preoccupare.

Per quanto riguarda la bilancia valutaria nel luglio di quest'anno i maggiori introiti valutari erano, rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, di 42 milioni di dollari, in

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

agosto di 67 milioni di dollari, con una caduta nella prima metà di settembre a soli 5,8 milioni di dollari. Questo fenomeno si spiega per ragioni stagionali, cioè per la sensibile diminuzione degli introiti sia per le esportazioni, sia soprattutto per le partite invisibili.

Per l'esportazione, in particolare, è da ritenersi che l'incremento verso alcuni paesi che si è avuto nei primi mesi di quest'anno avesse a volte carattere addirittura speculativo come nel caso della Francia verso la quale nei primi sette mesi di quest'anno abbiamo registrato un incremento pari al 35 per cento rispetto allo stesso periodo del 1956. Con il mese di settembre cesserà certamente questo incremento, entrando in vigore, come è noto, le restrizioni valutarie e le addizionali compensative applicate dal governo francese.

Analoghe considerazioni potremmo fare per altri paesi, in modo particolare per quelli che si trovano in difficoltà per la loro bilancia dei pagamenti, come il Portogallo. Invece è da prevedersi che il nostro intercambio con la Germania occidentale, verso la quale il nostro disavanzo nei primi sei mesi di quest'anno era di 42 miliardi di lire, manterrà lo stesso andamento e quindi il disavanzo diverrà proporzionalmente superiore nei mesi prossimi. D'altronde gli Stati Uniti d'America proseguono una politica di restrizioni delle importazioni che indubbiamente non torna a beneficio del nostro paese.

Quindi, non è una situazione ottimistica. Al contrario si può prevedere per la fine di quest'anno un ulteriore peggioramento del disavanzo della nostra bilancia commerciale.

Per quanto riguarda la bilancia valutaria, il suo incremento è prevedibile che non supererà, forse, quello registrato alla fine del 1956 che era di 18 milioni di dollari rispetto ad un saldo attivo alla fine del 1955 di ben 43,3 milioni di dollari.

Tuttavia, malgrado questa analisi che caratterizza meglio la situazione, noi ci troviamo di fronte a una situazione in movimento, non già a una situazione di stagnazione. Quindi è una situazione che deve essere giudicata più positivamente che per il passato: esiste un maggiore dinamismo nella politica commerciale del nostro paese che non nel passato. Esempi di questo maggiore dinamismo potrebbero essere forniti a dovizia: mi riferirò soltanto ad alcuni di essi, significativi dell'indirizzo commerciale.

Abbiamo avuto, per esempio, l'allentamento dell'*embargo* nei confronti della Cina;

le trattative in corso per un nuovo accordo quinquennale con l'Unione Sovietica; gli studi per la cooperazione economica e commerciale in Africa; l'intensificazione degli scambi in generale con quasi tutti i paesi dell'Europa socialista (Jugoslavia, Albania, Germania orientale, Ungheria, ecc.); gli accordi con i paesi dell'America latina e l'accordo intercorso fra il nostro paese e l'Egitto per la regolamentazione delle questioni pendenti fra i due paesi.

Non vi è dubbio che, nell'alveo di questo indirizzo di politica commerciale del ministro Carli, il capitalismo del nostro paese è impegnato oggi in un notevole sforzo di penetrazione nei paesi sottosviluppati, particolarmente del medio oriente, dell'Asia, dell'Africa, dell'America latina, sia attraverso l'esportazione di attrezzature, sia attraverso l'esportazione di completi impianti industriali.

Sono sufficienti i brevi accenni da me fatti per dimostrare che il Governo incoraggia questi sforzi. Ne sono un aspetto concreto i due disegni di legge presentati dal ministro relativamente all'aumento del fondo di dotazione del medio credito e per l'assunzione, a carico dello Stato, per l'85 per cento degli oneri per l'assicurazione dei crediti degli esportatori.

Tra i segni di questa situazione in movimento vorrei aggiungere l'accordo E. N. I.-Nioc; ma di questo accordo, per quegli aspetti che afferiscono ai problemi della politica commerciale del nostro paese, parlerò più tardi.

Strumento fondamentale di questa politica di appoggio all'espansione commerciale è la progressiva sostituzione degli accordi bilaterali di pagamento in compensazione con gli accordi multilaterali, basati sulla lira trasferibile. Oggi si può affermare — come diceva il ministro Carli al Senato — che la liberalizzazione dei pagamenti e quella degli scambi procedono parallelamente.

Vi sarebbe anche da aggiungere che questa sostituzione di accordi bilaterali di pagamento con accordi multilaterali, se indubbiamente facilita, ampliandone le possibilità, il commercio estero, può anche presentare dei pericoli, particolarmente per certi settori merceologici quali, ad esempio, la carne e il settore agricolo in generale.

Tracciata così la situazione nella maniera più obiettiva possibile, quale giudizio possiamo dare di questa situazione e dell'attuale politica commerciale e valutaria del Governo?

Innanzitutto occorre fare una prima osservazione: che quella politica corrisponde

a esigenze obiettive della situazione internazionale, che è tale da permettere alla economia italiana questa possibilità di penetrazione e di espansione commerciale.

Nel dopoguerra abbiamo assistito a quel grandioso fenomeno di risveglio dei paesi coloniali, che hanno lottato e conquistato la loro indipendenza, sia nel continente africano sia in quello asiatico: sono centinaia e centinaia di milioni di uomini i quali hanno raggiunto una nuova condizione umana e civile. Questa grandiosa lotta per l'indipendenza di tanti popoli si accompagna, e non poteva non accompagnarsi, ad un processo di industrializzazione e di incremento di consumi, ove più intenso ove meno, sempre tuttavia in forma imponente. Ora, una delle conseguenze di questo fenomeno grandioso è lo spostamento dei valori relativi agli scambi tra paesi industrializzati e paesi non industrializzati o semindustrializzati. Sebbene il volume del commercio internazionale — e non solo il volume ma anche il valore — abbia raggiunto nel 1956 un livello mai prima conseguito che è stato calcolato, mi pare, in 185 miliardi di dollari, il valore dei prodotti di base importati dai paesi industriali e provenienti dai paesi non industrializzati, è sceso dal 59 per cento, che era prima della guerra, al 56 per cento che è la percentuale relativa all'anno 1956. Il maggior consumo interno di prodotti alimentari e di prodotti di base da parte dei paesi ex coloniali o semindustrializzati, riducendo sensibilmente l'offerta di questi prodotti nel mercato mondiale ha provocato l'aumento generale dei prezzi; non solo, ma ha modificato anche le condizioni di competitività delle varie industrie nazionali dei paesi industrializzati sui mercati dei paesi in via di industrializzazione.

Ora, l'Italia può senza dubbio beneficiare della situazione creatasi in questi anni, prima di tutto perché tutti i settori della nostra industria di esportazione hanno raggiunto un livello qualitativo e di prezzi tale da permetterci la concorrenza anche con paesi più progrediti dal punto di vista industriale. Secondo, e questo è il punto a mio avviso più importante, sotto un profilo politico e psicologico, l'Italia, nei confronti di quei paesi ex coloniali o semindustrializzati, è favorita rispetto alle potenze tradizionalmente o recentemente divenute colonialistiche come l'Inghilterra, la Francia e gli Stati Uniti d'America.

Per nostra fortuna non abbiamo colonie, al massimo possiamo avere, purtroppo, molti e a volte potenti amici dei colonialisti, ma

ripeto non abbiamo colonie e, quindi, ci presentiamo di fronte a questi paesi con un volto ben diverso da quello con il quale si presenta, ad esempio, l'industria di esportazione americana, inglese o francese.

È evidente che lo sviluppo di una politica di pacifica penetrazione economica su quei giovani mercati, richiede una politica estera di amicizia e di appoggio alla causa della emancipazione dei popoli già coloniali. Tra i vari strumenti della competitività i teorici ed i politici che ne discutono, dimenticano generalmente di porre il più importante, cioè una politica di amicizia e di appoggio all'indipendenza dei paesi con i quali più facile potrebbe essere la possibilità di sviluppare i nostri rapporti commerciali ove fossero appunto basati sul principio dell'assoluta parità e del reciproco rispetto.

Ora, se vi era qualcuno, e tra costoro non potevamo esservi certamente noi, che sperava che questa verità, così semplice, venisse sia pure gradualmente assunta a fondamento della nostra politica, ha provato certo una profonda disillusione in occasione del recente dibattito di politica estera.

Durante quel dibattito, grazie alle dichiarazioni del ministro degli affari esteri, sono venuti meno anche quei timidissimi accenni ad una politica, non dirò di rottura ma di modesta, limitata autonomia rispetto alla linea di subordinazione assoluta attuata fino ad oggi nei confronti, particolarmente, della politica del dipartimento di Stato.

Il connubio tra centro democristiano e destre che si è verificato in occasione del famigerato ordine del giorno relativo all'ambasciatore da inviarsi a Chiang Kai-Sek, può aver provocato un plauso del dipartimento di Stato, può essere ritenuto dai fascisti del nostro paese un loro successo così come dai colonialisti, può anche aver dato una modesta soddisfazione a tutti gli anticomunisti che vi sono in Italia, ma certamente ha seriamente pregiudicato non soltanto la possibilità di incrementare i traffici con la Cina, ma ha pregiudicato fortemente, a mio avviso, anche il nostro prestigio nazionale non solo nei confronti della Cina, ma anche di tutta l'Asia e di tutta l'Africa, cioè di quei due continenti verso i quali noi avremmo tutte le condizioni obiettive favorevoli per la nostra pacifica penetrazione economica.

A che vale — v'è da chiedersi — esserci allineati all'Inghilterra, alla Francia, alla Germania occidentale nell'attenuazione dell'*embargo* verso la Cina popolare, se poi si compiono gesti di così palese e soprattutto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

gratuita ostilità verso questo paese di quasi mezzo miliardo di abitanti? La maggioranza ed il Governo — è il caso di dirlo — hanno preso in questo caso una decisione che equivale a un suicidio delle nostre relazioni commerciali con la Cina. È soprattutto un gesto che è assolutamente contrario a quelli che sono gli interessi generali del nostro paese, e sono da prevedersi delle ripercussioni negative, come ho detto, in tutti i paesi dell'Asia e dell'Africa, cioè in tutti i paesi che hanno partecipato alla conferenza di Bandung. Una politica estera di interesse nazionale è una pregiudiziale indispensabile ad ogni politica commerciale che voglia realmente realizzare gli interessi nazionali. Il dibattito di politica estera è stato caratterizzato non soltanto da quell'assurdo gesto, gratuito e contrario ai nostri interessi, ma anche da un ritorno all'oltranzismo atlantico. Addirittura mi è sembrato comico il fatto che il ministro degli esteri abbia cercato di far dimenticare ogni accenno pur timido di adeguamento dei nostri obblighi internazionali alle mutate condizioni dei rapporti tra i popoli e alle necessità che per noi italiani derivano, quando si è quasi scaricato la coscienza della grave responsabilità della firma dell'accordo E. N. I.-Nioc dicendo che l'accordo, in fondo, quando il Capo dello Stato e lui, ministro degli esteri, si sono recati nell'Iran, era già stato firmato da tempo.

Non sembrano queste, signor Presidente, osservazioni fatte fuori della loro sede perché, come ho detto, una politica estera di interesse nazionale è pregiudiziale ai fini di una politica commerciale di interesse nazionale. Del resto, l'onorevole Graziosi nella sua relazione, prospettando la necessità di assicurare il pareggio della bilancia delle partite correnti, dopo avere escluso la possibilità di fare assegnamento sugli invisibili, sugli aiuti governativi, sui prestiti, sugli investimenti esteri, ha detto che è necessario fare leva su un rinnovato *export drive*. Vorrei sapere dal collega Graziosi in che direzione noi dobbiamo fare questo *export drive*, perché questo è il punto. Anch'io sono convinto che è l'unica strada che l'Italia possa seguire per migliorare la bilancia commerciale e la bilancia valutaria. Ma il problema è politico, non semplicemente tecnico di scelta dei mezzi tecnici e degli orientamenti tecnici. D'accordo sull'*export drive*: ma quali sono gli indirizzi che ci possono permettere la realizzazione di questa politica? Certamente noi abbiamo interesse ad espandere i nostri traffici commerciali — importazioni ed esportazioni — in

tutte le direzioni, nessuna esclusa, ma non so in che misura questa rinnovata spinta delle esportazioni prospettata dal collega onorevole Graziosi, ai fini che egli stesso individuava per la nostra bilancia commerciale, può essere fatta ad esempio in direzione dell'area del dollaro, quando ognuno sa che il nostro disavanzo ha già raggiunto nel 1956 i 60 miliardi di lire, e non è da credere che potrà attenuarsi, non dico diminuire! Su questo punto, quindi, esiste una insanabile contraddizione tra la politica estera del Governo e le reali esigenze di sostegno politico della nostra azione commerciale, contraddizione che si ripercuote anche in quei settori della vita economica e politica italiana i quali hanno capito che questa nuova spinta, questo nuovo *export drive*, può realizzarsi, nell'interesse del capitalismo italiano, soltanto nel quadro di una politica che esca coraggiosamente fuori dai tradizionali schemi delle relazioni economiche internazionali.

Cosa discende da tutto questo? Deriva anzitutto una situazione di incertezza, una contraddittorietà di indirizzi e di prospettive dell'iniziativa italiana verso i paesi ove esistono condizioni per il suo affermarsi, particolarmente cioè verso i paesi arabi, dell'Africa e del medio oriente.

Da un lato noi assistiamo ad iniziative che possono essere ricondotte effettivamente ad una forma di collaborazione economica fondata sulla parità e sul reciproco vantaggio, ad esempio: l'iniziativa dell'E. N. I. non solo con l'Iran ma anche nei confronti dell'Egitto e del Marocco per le ricerche in corso, e anche gli accordi governativi con la Siria e il Libano.

Ma, accanto a questo tipo di espansione pacifica vi è anche, è il caso di dirlo, una specie di « colonialismo di complemento », cioè il tipico, tradizionale colonialismo o imperialismo dei nostri monopoli: la Fiat in Egitto, la Montecatini in Africa, gli investimenti cospicui che vengono realizzati nel sud America sono tutte manifestazioni non di una espansione economica nel senso che ho detto, ma di una tipica espansione colonialistica, cioè quella espansione che ha i suoi presupposti nel basso livello del costo della mano d'opera e nella possibilità, come si suol dire, di ripartizione della torta insieme con l'industria ed il capitale finanziario delle grandi potenze veramente colonialiste, America in primo luogo.

Questi sono i due aspetti contraddittori della politica di espansione economica e commerciale del nostro paese. Qual è la politica che intende svolgere il Governo italiano e,

meglio specificando, quale genere di penetrazione s'intende favorire per l'avvenire, particolarmente verso il mondo arabo, verso l'Asia? Una politica di penetrazione colonialistica intesa allo sfruttamento delle risorse naturali e umane locali, o una amichevole cooperazione bilaterale sulla base della parità, per la valorizzazione delle risorse locali, attraverso attrezzature, impianti, specialisti e manodopera italiani?

Questo è a mio avviso il dilemma. A questo punto, occorre dire qualcosa sull'accordo E. N. I.-NIOC che tante polemiche ha suscitato e che così variamente e spesso astiosamente è stato giudicato. I più benevoli commenti da parte della stampa legata all'industria privata sono stati quelli secondo cui si sarebbe trattato di un affare avventuroso e pericoloso.

A nostro avviso, sotto un profilo generale, questa iniziativa corrisponde appunto a quella politica di collaborazione economica nel reciproco interesse dei due paesi che io ho detto, e pertanto deve essere positivamente giudicata.

Tuttavia, pur considerando questo accordo come un esempio tipico al quale potrebbero e dovrebbero ispirarsi in futuro altre iniziative, noi non possiamo non avanzare alcune riserve ed alcuni interrogativi. Noi ci chiediamo: questo accordo costituisce effettivamente un atto coraggioso di indipendenza nei confronti del cartello internazionale, oppure semplicemente una moneta per entrare nel cartello (tanto più che, è noto, non sono mancate le offerte)? Ancora: si vuole allargare il settore di approvvigionamento del nostro paese di petrolio ad altre nazioni che non sono quelle che tradizionalmente ci riforniscono, per esempio la Unione Sovietica e la Romania? Cioè si cerca di attuare, in sintesi, una politica di indipendenza in questo settore? Infine: intende l'E. N. I. sfruttare tutte le possibilità che si offrono sul suolo nazionale, o vi ha rinunciato?

Queste sono le perplessità che abbiamo; e di fronte ad esse evidentemente il nostro compito è quello di mettere sull'avviso l'opinione pubblica e giudicare obiettivamente questa iniziativa ed augurarci anche che le perplessità siano soltanto tali.

Onorevoli colleghi, i fenomeni economici che in questi ultimi tempi hanno destato le maggiori preoccupazioni sono, come è noto, la crisi valutaria (la quale ha a sua volta creato non poche difficoltà per il commercio dell'Europa occidentale) e le tendenze inflazio-

nistiche in atto. Questi sono aspetti particolari di una situazione più generale, tipica oggi del capitalismo mondiale, il cui sviluppo in questo dopoguerra — che ne pensino molti teorici del neocapitalismo — si rivela tutt'altro che armonico. Le caratteristiche fondamentali di questa situazione possono essere brevemente sintetizzate in questo modo: rinascita dei monopoli tedeschi, crisi dell'imperialismo inglese e di quello francese, accrescersi delle difficoltà dell'economia degli Stati Uniti d'America, dove è in atto un processo inflazionistico che trova la sua caratterizzazione durante i primi 8 mesi del 1957 nell'aumento dei prezzi all'ingrosso del 4 per cento parallelamente ad una caduta dell'indice della produzione.

Voglio dire qualcosa a proposito della crisi valutaria, perché si tratta di un fenomeno che può meglio permetterci di giudicare quello che è stato l'atto fondamentale della politica commerciale ed economica del nostro Governo negli ultimi tempi, cioè la entrata dell'Italia nel mercato comune.

Oggi noi possiamo constatare un arresto della marcia verso la convertibilità delle monete, con ritardi notevoli e dannosi, soprattutto per noi, nel processo di liberalizzazione delle merci; ed insieme una continua erosione inflazionistica subita da tutte le monete europee ed anche dal dollaro. Abbiamo avuto la svalutazione del franco e ci troviamo di fronte alla possibilità di una svalutazione della sterlina. Vediamo di giorno in giorno aumentare la preoccupazione, particolarmente da parte anglo-francese, per quel che riguarda il marco, con la conseguente richiesta di una rivalutazione di questa moneta. Ci troviamo cioè di fronte ad un vero e proprio piccolo per ora, terremoto valutario, che è tuttavia sintomo di una preoccupante possibile crisi.

In questa situazione, noi non possiamo fare a meno di rilevare ancora una volta che tutte le argomentazioni che sono state avanzate a difesa dell'ingresso dell'Italia nel mercato comune europeo perdono oggi la loro consistenza. Si è affermato che tutto il sistema delle relazioni economiche internazionali del nostro paese doveva organizzarsi attorno a questo elemento centrale. Ora vediamo che è stato appena ratificato dall'altro ramo del Parlamento italiano il trattato del mercato comune, e già mutano sostanzialmente i presupposti di fatto su cui il mercato comune si fondava. Noi ci chiediamo con grande preoccupazione dove va a finire questa « piccola Europa » nello sconquasso

monetario che si va profilando nel nostro continente e non soltanto in esso.

I colleghi ricordano certamente che il mercato comune si basa su tre punti fondamentali: libera circolazione delle merci, libera circolazione dei capitali, libera circolazione della manodopera. Vediamo brevemente quali sono le conseguenze di questo che ho definito terremoto valutario nei confronti dei tre obiettivi del mercato comune. Noi ci chiediamo a che cosa serva l'alchimia della graduale eliminazione delle tariffe quando svalutazioni e rivalutazioni modificano la scala dei prezzi internazionali le condizioni interne di ogni mercato internazionale e quindi l'ipotetico equilibrio delle varie economie. Questo per quanto riguarda le merci.

Per quel che si riferisce ai capitali, da un lato le misure di freno degli investimenti rendono inutile la circolazione dei capitali stessi, cioè quello che è stato definito l'eccesso di ricchezza di certi paesi non trova oggi uno sbocco; dall'altro lato — e vorrei sottolineare questo secondo aspetto — si dimostra come l'eccesso di ricchezza dei monopoli tedeschi accentui il loro carattere monopolistico, consenta cioè a questi monopoli di accompagnare la concessione del credito e la esportazione di capitali a clausole sempre più pesanti sul piano economico, ma soprattutto sul piano politico.

Terzo: circolazione della mano d'opera. O questo non serve a nulla, perché la tradizionale strada che generalmente si segue per evitare la crisi rallenta l'attività produttiva, crea possibilità di accrescere il numero dei disoccupati o almeno rende meno urgente la richieste di forza-lavoro là dove oggi questa è scarsa, oppure la svalutazione riduce il salario reale dei lavoratori emigrati e qui fa testo l'esempio delle rimesse degli emigranti italiani in Francia.

Allora bisogna porsi due interrogativi: anzitutto, erano o non erano giuste le nostre obiezioni di fondo al mercato economico comune? La risposta positiva a questa domanda conferma la giustezza della nostra posizione nei confronti del mercato economico comune; in secondo luogo dobbiamo chiederci se, di fronte alla pericolosità evidente di questo atto politico ed economico, non sia il caso di provvedere onde attenuarne gli effetti dannosi. V'è da chiedersi con preoccupazione quali siano le prospettive che ci stanno di fronte in seguito al processo di crisi valutaria di queste ultime settimane e quali le conseguenze agli effetti delle nostre relazioni commerciali con l'estero.

Cadono oggi le fandonie di tutti coloro che continuano ad esaltare i principi del liberismo economico. Oggi non esiste una situazione concorrenziale libera; oggi l'ipotesi di effetti antimonopolistici conseguenti alla istituzione del mercato comune europeo appare completamente destituita di fondamento.

E così come cadono le argomentazioni dei liberisti, cadono anche quelle dei dirigisti, cioè le opinioni secondo cui gli strumenti creati dal mercato comune europeo, così come sono, per il solo fatto di esistere, potrebbero svolgere una funzione di espansione economica e non già invece — come purtroppo è — d'incremento della potenza del monopolio. La realtà è che oggi si appalesa nel modo più brutale il dominio dei monopoli sia sul piano interno con il tentativo di scaricare le conseguenze della crisi sui lavoratori, sia sul piano internazionale con l'aumento della importanza dei cartelli, i quali possono superare momentaneamente le difficoltà che incontrano, rafforzandosi, realizzando accordi sui prezzi, convenendo sulla spartizione dei mercati. Ma tutto questo non può né attenuare né tanto meno eliminare le cause profonde della crisi. La concorrenza capitalistica non si attenua, ma si accentua sempre di più. Le prospettive quindi della nostra politica commerciale con l'estero presentano alcuni aspetti positivi in un quadro generale di contraddizioni politiche.

Noi siamo assolutamente scettici che si possa in queste condizioni garantire lo sviluppo dei traffici in direzione di un miglioramento della nostra bilancia commerciale. Tutte le migliori intenzioni sono oggi infatti sommerse dalla pesante, brutale politica atlantica del nostro Governo. Solo una politica più lungimirante e meno subordinata ai vecchi e superati schemi dell'atlantismo potrebbe forse garantire al paese l'incremento delle attività commerciali con l'estero, che sarebbe oggi obiettivamente possibile realizzare. Ma l'atlantismo è la negazione assoluta di queste possibilità; e questo — malgrado certi aspetti della politica che ella, signor ministro, ha intrapreso — era, è e resterà un Governo atlantico.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze, tutte dirette al Presidente del

Consiglio dei ministri e ministro del bilancio:

Delcroix, D'Amore, Caroleo, Sciaudone, Barberi Salvatore, Cantalupo, Basile Giuseppe, Viola, Daniele, Rubino, Degli Occhi, Matarazzo Ida e Covelli, « per sapere se e come intenda provvedere alle inderogabili, urgenti necessità dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, a cui sono demandate per legge la rappresentanza, la tutela e l'assistenza di milioni di cittadini che hanno servito la patria in guerra e che, data la inadeguatezza del contributo statale ad essa dovuto, si trova nella impossibilità di assicurare perfino il funzionamento degli uffici ereditati, per disposizioni legislative, dall'Opera nazionale dei combattenti, il cui patrimonio fu a suo tempo distolto dai fini per cui era stato costituito con il concorso del popolo italiano e degli stessi combattenti. Gli interpellanti fanno presente la indilazionabilità di un provvedimento che ponga riparo ad una insostenibile situazione, affinché un più adeguato stanziamento e soprattutto una sua più giusta distribuzione consentano di risolvere, in modo adeguato e definitivo, il problema della funzionalità e della stessa esistenza dell'antico ente al quale possono ricorrere per i loro più elementari bisogni gli aventi diritto, iscritti o non iscritti alla Associazione nazionale combattenti e reduci » (733);

Viola, « per sapere come, in relazione a quanto gli è stato più volte fatto presente in Parlamento e fuori, intenda finalmente togliere dallo stato di disagio economico, nel quale da lungo tempo si dibatte, l'Associazione nazionale combattenti e reduci, tenuta per legge dello Stato ad assolvere delicati e gravosi compiti in campo nazionale e internazionale » (734).

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze, concernenti lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Delcroix ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

DELCROIX. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il Presidente del Consiglio di avere voluto essere presente allo svolgimento di questa interpellanza. Se l'adempimento di un pietoso dovere non lo avesse chiamato nel suo collegio, l'avrebbe svolta — in vece mia — il presidente del nostro gruppo, per sottolineare l'importanza che annettiamo alla soluzione di questo problema.

E con questo non intendiamo affatto significare che il problema interessi il nostro

partito più di quanto dovrebbe interessare e certamente interesserà tutti gli altri partiti. Si tratta, infatti, di provvedere alle necessità più che urgenti, angosciose, dell'Associazione nazionale combattenti che, del tutto priva di fondi e gravata di molti debiti, ha già dovuto sospendere ogni forma di assistenza proprio alla vigilia dell'inverno e non può corrispondere gli stipendi ai suoi dipendenti, né pagare i canoni di affitto delle sue sedi, con il rischio di dover chiudere una buona parte delle circa 9 mila sezioni disseminate da un capo all'altro d'Italia.

Che il presidente dell'Associazione combattenti, confermato dall'ultimo congresso con l'unanimità dei suffragi, sia del nostro partito, è un fatto che ci onora e che può averci resi più sensibili e solleciti di fronte a questo problema, ma è del tutto secondario — mi permetto di dire — rispetto al dovere che avremmo ugualmente sentito di porre il problema stesso al Governo, al Parlamento e al paese.

Veramente, speravamo di non essere costretti a presentare questa interpellanza che, se sarà necessario, trasformeremo in mozione. Ma il Presidente del Consiglio, al quale avevamo sottoposto la questione, dichiarò che, nell'impossibilità di aumentare lo stanziamento in bilancio, si sarebbe dovuto procedere ad una diversa distribuzione e bisognava quindi prendersi la responsabilità di chiederla pubblicamente. Pure convinti che in un bilancio di 3 mila miliardi circa sia possibile trovare, attraverso una variazione o uno storno, 100 milioni, quando se ne riconosca la necessità e se ne abbia la volontà, noi abbiamo raccolto l'invito dell'onorevole Presidente del Consiglio e presentato questa interpellanza, credendo di essere, non meno di lui, dotati di quella franchezza e di quella risolutezza che gli riconosciamo e che apprezziamo anche quando si manifesta in termini non gradevoli e non graditi.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio.* Sono migliorato. *(Si ride).*

VIOLA. Senza dubbio.

DEGLI OCCHI. Ne prendiamo atto.

DELCROIX. Eccoci, dunque, ad esporre con estrema chiarezza i dati e le considerazioni, a nostro giudizio moppugnabili, che autorizzano l'Associazione nazionale combattenti e reduci a ritenere di aver subito un trattamento che non solo è inadeguato, ma ingiusto.

Non sarà inutile preporre un breve cenno informativo, per non dire storico, e far conoscere il carattere, la natura, lo scopo delle

varie associazioni e poterne quindi valutare le funzioni e le necessità rispettive.

L'Associazione nazionale mutilati e invalidi di guerra, costituita nel lontano 1917, può considerarsi il ceppo da cui sono uscite tutte le altre. Infatti da essa, nel giorno stesso dell'armistizio, fu promossa l'Associazione nazionale combattenti. Successivamente se ne distaccarono le vedove e gli orfani che, insieme con i genitori, costituiscono l'attuale Associazione nazionale famiglie dei caduti.

A queste tre associazioni, con legge 29 luglio 1923, fu conferita l'esclusiva rappresentanza e tutela delle rispettive categorie ed affidato il compito dell'assistenza integrativa cui in via principale erano tenute le tre opere nazionali degli invalidi, degli orfani e dei combattenti, istituite fin dal 1918 con provvide e tempestive iniziative di Governo.

Ora, mentre l'Opera nazionale invalidi di guerra sviluppò progressivamente la propria attività con il crescente concorso dello Stato, che nell'attuale esercizio ha stanziato a suo favore — giustamente e debitamente — la somma di 6 miliardi e 300 milioni e lo stesso fece l'Opera nazionale degli orfani, che fruisce, sempre nell'attuale esercizio, della somma di un miliardo e 900 milioni, l'Opera nazionale combattenti fu distolta dai compiti assistenziali e destinata allo svolgimento di un programma di grande importanza economica e sociale nel campo della politica agraria, programma che ne assorbi tutte le risorse. Cosa accadde, dunque? L'Associazione nazionale combattenti dovette sostituirla nel compito dell'assistenza, ereditandone gli uffici, assumendone i funzionari e ricevendo, sotto forma di contributi, le cifre stanziare per questo servizio nel bilancio dell'Opera nazionale. Ad un certo momento l'Opera nazionale, a causa di questi oneri, non fu più in grado di corrispondere il contributo e lo Stato si riconobbe in obbligo di assumere il carico in proprio, scrivendo in un apposito stanziamento, sul bilancio della Presidenza del Consiglio, questo onere. Pertanto è da considerare che il contributo alle associazioni fu originariamente istituito per provvedere all'assistenza ai combattenti che non avrebbero potuto rivolgersi ad alcun altro organo, e che l'Associazione dei mutilati e quella delle famiglie dei caduti (ne sono personalmente testimone) vi furono successivamente ammesse, in via subordinata ed in proporzione di gran lunga minore, dato che all'assistenza principale seguitavano a provvedere le opere nazionali degli invalidi e degli orfani. Basti pensare che dei sette milioni dello stanziamento

iniziale, quattro milioni e mezzo spettarono all'Associazione nazionale dei combattenti, un milione e mezzo all'Associazione mutilati ed un milione all'Associazione famiglie dei caduti.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. La situazione numerica della Associazione delle famiglie dei caduti è oggi diversa rispetto alla prima guerra mondiale.

DELCROIX. Se mi lascia finire, spero di riuscire a persuaderla perché sono perfettamente convinto che non si tratta di cattiva volontà da parte sua ma, forse, di difetto di informazione.

Dalla fine della guerra in poi, le proporzioni sono mutate e addirittura capovolte. Lo strano è che mentre nell'esercizio 1951-52 i 450 milioni complessivamente erogati a questo titolo furono divisi in parti eguali tra le tre associazioni, nell'attuale esercizio degli 800 milioni stanziati i tre quarti vanno all'Associazione famiglie caduti ed il restante ai mutilati ed ai combattenti, con 100 milioni per ciascuna associazione. Non volendo pensare (del resto, è cosa che riguarda i suoi predecessori) che la distribuzione sia stata fatta con un criterio politico, cioè secondo il partito in cui militano i presidenti di questa o quella associazione, bisogna ammettere che il Governo abbia creduto di dovere provvedere più adeguatamente alle esigenze dell'Associazione famiglie dei caduti e di ciò gliene va data ampia lode. Non si capisce, però, come mai non si sia ugualmente provveduto alle altre associazioni ed in particolare a quella dei combattenti per la quale lo stanziamento fu originariamente fatto e che deve provvedere (questo è l'importante) in via esclusiva all'assistenza di questa categoria che è la più numerosa e non certo la meno bisognosa.

A questo proposito, si tenga presente che i combattenti, non fruendo per ovvie considerazioni di alcun trattamento di pensione, non sono nemmeno protetti dalla legge sul collocamento obbligatorio e che, se la loro associazione dovesse cessare la sua attività, pur così limitata, non saprebbero più a quale santo votarsi per essere tutelati ed assistiti.

Si aggiunga infine, onorevole Presidente del Consiglio, che per l'Associazione combattenti, a differenza di tutte le altre, il contributo dello Stato non è una erogazione, ma un risarcimento quanto mai parziale. Non so quanti miliardi occorrerebbero per reintegrare il patrimonio dell'Opera nazionale combattenti, a suo tempo costituito con

le sottoscrizioni dello Stato, con le donazioni della corona e con le oblazioni dei cittadini, ma è certo che la pura e semplice rivalutazione del contributo di cui essa godeva prima dell'inflazione supererebbe di gran lunga la cifra di 200 milioni oggi domandata quale minimo indispensabile per il suo funzionamento.

Onorevoli colleghi, i dati da me forniti e le considerazioni addotte si impongono da soli e non credo occorran perorazioni. Del resto, so di rivolgermi ad un combattente che, nella sua qualità di Presidente del Consiglio, non può non sentire più di me questo problema e non condividere il sentimento, oserei dire la passione che mi fa parlare. Non le mie parole, quindi, lo avranno persuaso, ma i fatti, se egli vorrà tornare sul rifiuto già pronunciato, ciò che altra volta ha dimostrato di saper fare con una onestà e una lealtà che io non ho potuto non ammirare.

Ammetto che un uomo politico e soprattutto un uomo di Governo deve saper dire anche di no e fare, quando è possibile, di sì. Ricordo, onorevole Zoli, che ella, da ministro del bilancio, oppose un reciso rifiuto alle richieste degli invalidi di guerra per l'adeguamento delle pensioni, ma da Presidente del Consiglio, non appena si rese conto che quelle richieste avevano un fondamento di giustizia, cercò e trovò la possibilità di soddisfarle almeno in parte e presentò spontaneamente emendamenti contrari a quelli votati per sua proposta nell'altro ramo del Parlamento. E allora si trattava, se ben ricordo, di una maggiore spesa presunta di circa 30 miliardi, mentre oggi con 100 milioni ella potrà assicurare l'esistenza dell'Associazione combattenti in attesa che sia possibile risolvere in modo adeguato e definitivo un problema che non può non essere importante per chiunque senta che nessun diritto è più sacro di quello sorto dal dovere compiuto.

Sappiamo tutti che il premio dei combattenti è la vittoria. Ed a noi superstiti dell'altra guerra, ormai giunti alla fine della nostra giornata, nessuna tristezza o miseria può togliere l'orgoglio di averla data all'Italia. Ma io mi preoccupo degli altri, di coloro ai quali fu negata la possibilità e addirittura contestato il diritto di vincere e che, tornando ai focolari dopo anni di fatiche e di pericoli, di sofferenze e di umiliazioni, si sentirono estranei a quegli stessi che si erano consumati aspettandoli.

È venuto il tempo di affermare che forse mai il nostro soldato si era battuto con più virtù e meno fortuna nei deserti di sabbia o

sui campi di neve, a piedi per distanze sterminate, senza armi, contro forze inaudite; e quando non finì sotto terra o in fondo ai mari, agonizzò nei campi di concentramento e di prigionia, per sentirsi dire poi al ritorno che era stato un errore, anzi una sciagura, se non proprio una vergogna, di cui non si doveva parlare.

Per questo spero che il Governo e soprattutto chi ne è al vertice, che è un combattente anche lui, vorrà compiere questo gesto che, proprio perché ha un minimo costo, avrà il massimo valore. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Viola ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

VIOLA. Voglia consentirmi, onorevole Presidente del Consiglio, di citare brevemente qualche precedente per chiarire meglio la questione che discutiamo.

Il 1° agosto 1923 fu trasferita all'Associazione nazionale combattenti l'assistenza diretta a favore dei combattenti singoli e delle loro organizzazioni cooperative, sia in Italia sia all'estero. Basti ricordare l'articolo 45 del regolamento legislativo 31 dicembre 1923, che stabiliva che tale forma di assistenza poteva essere dall'Opera nazionale combattenti affidata in tutto o in parte all'Associazione nazionale combattenti, alla quale doveva pertanto corrispondersi un contributo finanziario annuo. Infatti, detto regolamento legislativo all'articolo 5 stabiliva che «sulle rendite annue dell'Opera nazionale combattenti, il presidente dell'opera stessa doveva proporre la quota da destinarsi all'Associazione nazionale combattenti ai fini di assistenza morale, economica, finanziaria e tecnica dei combattenti, con deliberazione da sottoporsi all'approvazione del capo del governo».

A comprovare quanto fu, del resto, stabilito per legge, un documento ufficiale redatto nel 1928 (decennale della vittoria) dall'Opera nazionale combattenti, e che ho sotto gli occhi, afferma testualmente a pagina 53: «Il trapasso all'Associazione nazionale combattenti di tale funzione assistenziale ha alleggerito l'istituto, liberandolo da compiti contingenti il cui adempimento fu spesso causa di dispersione di energie o, peggio ancora, di pericolose deviazioni. Giova aggiungere che da nessun ente la funzione di assistenza diretta poteva essere più efficacemente assolta che dall'Associazione nazionale combattenti verso i propri soci, con una più esatta e immediata valutazione dei loro bisogni. Una speciale convenzione —

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

continua il documento — regola i rapporti fra l'Opera e l'Associazione e determina il contributo finanziario, che nell'anno decorso (1927) ha raggiunto quasi i 4 milioni di lire ».

Lo stesso documento, a pagina 129, riprendendo l'argomento, dice: « L'attività assistenziale a favore dei reduci della guerra, che sino al luglio 1923 venne svolta dall'Opera nazionale attraverso i suoi uffici regionali e provinciali e i suoi segretariati, con la erezione in ente morale dell'Associazione nazionale combattenti fu a questa demandata in base a particolari convenzioni strette fra i due enti ».

Si trattava, onorevole Presidente del Consiglio, di 71 uffici provinciali, di un ufficio regionale, di 4 uffici autonomi e di 114 segretariati sussidiari, il cui funzionamento (si badi bene: si parla solo di funzionamento) comportava, sino al 1923, una spesa annua di un milione e 700 mila lire.

Conclude il documento del 1928: « Le necessità dei combattenti, anziché diminuire, sono andate e vanno ogni giorno aumentando per le loro menomate condizioni fisiche che, sfuggendo ad ogni beneficio di legge (pensione di guerra, collocamento obbligatorio, cure mediche, riadattamento professionale, ecc.) aggravano le difficoltà della vita, tanto da rendere gli organi responsabili seriamente pensosi dei problemi assistenziali del domani, più ancora che di quelli che si vanno risolvendo quotidianamente ».

Lo stesso discorso si potrebbe fare oggi; oggi che siamo a distanza di 12 anni dalla fine dell'ultima guerra, mentre allora erano passati 10 anni dal termine della prima guerra mondiale.

Ecco ora un breve stralcio della convenzione stipulata nel 1923 tra l'Opera nazionale combattenti e l'Associazione nazionale combattenti. Articolo 4: « L'Associazione nazionale combattenti si impegna ad assumere immediatamente tutti i funzionari ed impiegati della sezione sociale dell'Opera nazionale combattenti alle condizioni stabilite dall'atto della loro assunzione e dai successivi provvedimenti adottati in loro confronto. L'Associazione nazionale combattenti, e per essa le federazioni provinciali alle cui dipendenze passeranno i funzionari e salariati attualmente addetti agli uffici provinciali di assistenza, rimarrà impegnata ad osservare nei loro confronti tutti gli obblighi disciplinati dal contratto di assunzione del personale ».

Fu soprattutto per questo nostro imprescindibile impegno, più che dovere, onore-

vole Zoli, che il suo predecessore onorevole Segni convenne, senza però avere il tempo di farlo, sulla necessità di aumentare il finanziamento all'Associazione nazionale combattenti e reduci.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Il bilancio lo ha presentato l'onorevole Segni.

VIOLA. Egli avrebbe fatto, evidentemente, una variazione di bilancio.

Sta di fatto che l'allora Presidente del Consiglio, onorevole Segni, presenti io e l'onorevole Covelli, disse che avrebbe riferito a lei — e poi glielo mandò a dire per mezzo del sottosegretario di Stato De Meo — che stava provvedendo, quando se ne andò, ad una maggiorazione del finanziamento della associazione.

Dice ancora la convenzione: « Alla fine di ogni anno l'Opera nazionale combattenti determinerà l'ammontare del contributo da corrispondere all'Associazione nazionale combattenti per l'esercizio delle funzioni ad essa con il presente atto attribuite. Per l'anno 1923 tale stanziamento viene determinato nella misura di 2 milioni e 310 mila lire ». (A quell'epoca era una cifra non indifferente). Dal 1927 l'Associazione nazionale combattenti ebbe poi sempre, per l'assolvimento dei suoi compiti, 4 milioni e mezzo all'anno, cifra che oggi, tenendo conto della svalutazione della moneta, corrisponde ad oltre 360 milioni di lire.

Perciò, tra quello che ci erogate, onorevole Presidente del Consiglio, e quello che dovrete darci, vi è una differenza di ben 260 milioni all'anno. Se poi si considera che vi è stata una nuova guerra mondiale e che dal 1935 in poi il numero dei reduci è triplicato, lo Stato dovrebbe corrispondere all'Associazione nazionale combattenti e reduci molto più di 360 milioni, invece dei 100 milioni che assegna attualmente.

Da quanto ho esposto emerge chiaramente che l'Associazione nazionale combattenti e reduci riassume in sé, a differenza delle due consorelle (l'Associazione mutilati e invalidi e l'Associazione famiglie dei caduti), anche le funzioni di opera; e ciò perché, mentre le altre due hanno una propria opera che dispone di forti stanziamenti dello Stato, l'Associazione nazionale combattenti e reduci fa da sé, dato che quella che fu la propria opera le ha trasferito per legge. le sue funzioni assistenziali a favore dei singoli reduci e delle loro cooperative sia in Italia sia all'estero. Pertanto, le due associazioni consorelle, pur disponendo ciascuna di una

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

entrata annua superiore al mezzo miliardo di lire, restano semplici, sebbene importanti associazioni; mentre l'Associazione combattenti e reduci, con soli 100 milioni di lire di entrata annua, deve assolvere la duplice funzione di associazione e di opera.

Onorevole Presidente del Consiglio, quando il senatore Spallino riuni alla Presidenza del Consiglio i quattro presidenti di associazione, chi ha l'onore di parlare, per non fare cosa sgradita a qualche presidente di associazione, evitò di dire che un'associazione, oltre al contributo dello Stato e alle ritenute obbligatorie sulle pensioni, disponeva anche di oltre 200 milioni per la targaione di veicoli.

Essendo questa la realtà obiettiva, è mai possibile che in uno stanziamento di bilancio di 5 miliardi e 200 milioni a favore dell'Opera nazionale invalidi di guerra, dell'Associazione nazionale famiglie di caduti, dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, dell'Associazione nazionale mutilati e invalidi di guerra, (vedasi l'esercizio finanziario 1950-51) non si siano potuti reperire, per l'Associazione nazionale combattenti e reduci, più di 75 milioni di lire? È mai possibile che in uno stanziamento di bilancio di 7 miliardi e 700 milioni dell'esercizio finanziario 1953-54, si siano potuti reperire soltanto 150 milioni per l'Associazione nazionale combattenti e reduci? E negli esercizi finanziari successivi (1955-56, 1956-57, 1957-58) è mai possibile che, in uno stanziamento di bilancio corrispondente a un miliardo e 900 milioni a favore dell'Opera nazionale orfani di guerra, a 6 miliardi e 300 milioni a favore dell'Opera nazionale invalidi di guerra, a 800 milioni per le tre associazioni combattentistiche (diventate poi quattro nell'ultimo esercizio), si siano potuti reperire soltanto 100 milioni per l'Associazione nazionale combattenti e reduci?

In sostanza, 9 miliardi stanziati in un solo esercizio, a favore delle opere e delle associazioni di cui ho parlato, e di questa rilevante somma soltanto 100 milioni sono destinati a favore della più grande, della più bisognosa, della più diseredata associazione, che assolve compiti gravosi e doverosi che le altre non hanno!

Va infine osservato che l'Associazione famiglie caduti e dispersi in guerra, la quale non ha più nelle sue file, sfortunatamente, che pochi padri e poche madri dei caduti nella prima guerra mondiale, la quale non annovera più le vedove che si sono rimaritate, è oggi un'associazione in cui stanno forse prevalendo i fratelli e le sorelle dei caduti stessi; mentre l'Associazione nazionale com-

battenti e reduci, che riceve dallo Stato un contributo di poco superiore alla quarta parte della più fortunata consorella alla quale mi sono testé riferito, è composta di autentici combattenti, molti dei quali vecchi, senza pane, senza pensione, molti dei quali giovani disoccupati, molti dei quali ammalati e senza diritto a pensione.

Va pure osservato che l'Associazione mutilati ed invalidi di guerra, la quale riceve annualmente in più dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, in un capitolo a parte, 15 milioni di lire per i servizi di assistenza, di avviamento alla rieducazione, di collocamento dei mutilati e degli invalidi, riceve altresì un contributo obbligatorio da parte di tutti i mutilati ed invalidi, compresi quelli (come me e l'onorevole Delcroix) che non sono soci del sodalizio. Invece l'Associazione nazionale combattenti e reduci è tenuta, per legge, ad assistere soci e non soci del sodalizio. In altre parole la prima associazione prende anche da chi non è socio, mentre la seconda dà anche a chi non è socio.

La disparità di trattamento è più che evidente, ai danni di un'associazione che, per i motivi addotti e per le leggi che la tutelano, dovrebbe invece riassumere, come in passato, una posizione di preminenza.

Tutte le ragioni sono dunque dalla sua parte, dalla parte dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, nessuna ragione esclusa! Non una mezza ragione può intervenire contro la nostra tesi, contro il nostro diritto. Quando l'Associazione riceveva, con un numero infinitamente inferiore di reduci da assistere, 360 milioni di lire (al valore attuale della moneta) e l'Associazione nazionale invalidi riceveva 120 milioni e l'Associazione nazionale famiglie dei caduti 80 milioni, tutti erano contenti, nessuno reclamava, neppure in sordina, perché in quei tempi, almeno nel nostro campo, si facevano le cose giuste. La giustizia, onorevole Presidente del Consiglio, non deve poter cambiare volto! La giustizia non ammette che si dia ad una associazione, senza un plausibile motivo, sette o otto volte più di quanto riceveva prima dell'ultima guerra, e si dia tre o quattro volte meno di quanto riceveva prima dell'ultima guerra, senza un plausibile motivo, ad un'altra associazione, all'Associazione nazionale combattenti e reduci!

Onorevole Presidente del Consiglio, faccia il suo dovere; noi siamo qui a fare il nostro. Ella serve la nazione. Non meno di lei la serviamo anche noi. Invochiamo da lei non un ghigno di sprezzo o di compatimento verso i

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

combattenti, ma solidarietà cristiana. Solidarietà cristiana verso coloro che tanto hanno sofferto, che tutto hanno rischiato, che tutto rischierebbero ancora pur di servire la nazione. (*Applausi a destra.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri, ministro del bilancio ha facoltà di rispondere.

ZOLI, Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio. Osservo anzitutto all'onorevole Viola che è assolutamente superfluo che egli mi richiami a fare il mio dovere. L'obbligo di compiere il mio dovere lo sento da me senza che sia necessario che da nessuna parte, per quanto autorevole, quale è quella che proviene da questa Camera, mi si richiami a quest'obbligo.

Mi consenta, poi, l'onorevole Delcroix di fare una precisazione. Per indurmi a cambiare quello che ho dovuto fare egli ha citato un precedente. Veramente ne ha citati due: uno è di contenuto politico e lasciamolo da parte, il secondo, invece, è di contenuto più esattamente finanziario. Egli ha affermato che io ho saputo pentirmi di quello che avevo detto come ministro del bilancio...

DELCROIX. Non ho parlato di pentimenti...

ZOLI, Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio. Correggermi, è la stessa cosa. Il pentirsi è una cosa interna. Quando ci si corregge, evidentemente, ci si pente se si ha sensibilità. Se ci si corregge senza sensibilità, allora non ci si pente. Ad ogni modo, ho saputo correggermi di quello che avevo fatto nei confronti dei mutilati.

Onorevole Delcroix, la storia non è questa. Vi sono stati molti errori storici questa sera nella loro esposizione! È una cosa completamente diversa. Il provvedimento per i mutilati è stato presentato non dal Presidente del Consiglio Zoli, bensì dal ministro del bilancio Zoli. Quando? Quando d'accordo con l'Associazione mutilati si è convenuto di sostituire a delle pretese di immediata soluzione quali venivano presentate negli emendamenti al Senato, delle possibilità di soluzione del problema più differite alle quali il ministro del bilancio poteva aderire. Quindi, non è che abbiamo avuto bisogno di correggerci (del resto non vi sarebbe stato niente di male), ma semplicemente, essendo stato modificato quello che si chiedeva, il ministro del bilancio è stato ben lieto di aderirvi. E sarebbe lieto di aderire anche questa sera. Infatti io non solo sono un combattente, sia pure lontanissimo e non certo glorioso come gli onorevoli interpellanti, ma sono anche un socio

dell'Associazione nazionale dei combattenti. Questo, però, non mi dà nessun diritto di fare... (*Interruzione del deputato Viola.*) Io pago la tessera, stia tranquillo; non ho nessuna tessera *ad honorem*.

VIOLA. Avrei il diritto di espellerla, se non pagasse la tessera, cosa che non farei mai.

ZOLI, Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio. Gli onorevoli interpellanti sono risaliti alla storia del 1923, del 1927 e così via. Io mi attengo alla storia più recente, di un periodo nel quale l'onorevole Viola ha sempre seduto sui banchi della Camera e nel quale, in gran parte, l'onorevole Delcroix pure ha seduto sui banchi della Camera. Ebbene, che cosa è stato deliberato — il Governo non può eseguire se non quello che delibera il Parlamento — dal 1951 in poi? È stato deliberato che a tre associazioni si dava in complesso la somma di 800 milioni. Dal 1951 in poi questa somma è stata così distribuita: 100 milioni all'Associazione mutilati di guerra; 100 milioni all'Associazione nazionale combattenti e reduci; 600 milioni a quell'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra che, secondo l'onorevole Delcroix, meriterebbe di essere sciolta perché non vi è nessuno che abbia diritto all'assistenza.

DELCROIX. Non ho detto questo!

ZOLI, Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio. Suppergiù. Questa ripartizione è stata sistematicamente seguita dal 1951 al 1956. Un solo anno, essendosi la Presidenza trovata a disporre di certi residui di esercizi precedenti, all'Associazione nazionale dei combattenti sono stati dati 150 milioni (nel 1953). Nel 1956 sono stati dati 130 milioni. Dirò che quei 30 milioni in più dovevano servire — come si vede dall'esame del bilancio del 1955 — a sanare il disavanzo d'esercizio in maniera tale che al 1° gennaio 1956 l'Associazione si presentasse con il bilancio in pareggio; il che poi dai bilanci successivi non pare che sia veramente accaduto. Ora, qual è la situazione dell'attuale Governo? Che cosa ha fatto l'attuale Governo? È intervenuta un'altra legge, quella del 23 ottobre 1956, nella quale è stato stabilito che su questa somma di 800 milioni, votata dal Parlamento per non so quanti anni di fila e probabilmente col voto anche degli onorevoli Viola e Delcroix, dovesse concorrere un'altra associazione: l'Associazione vittime civili di guerra. Allora le associazioni sono diventate quattro. Si è lasciato alla Presidenza del Consiglio il compito di stabilire

la somma da dare a ciascuna delle quattro associazioni. La Presidenza si è trovata quindi nella situazione di dover dividere 800 milioni in quattro. Alla quarta associazione sono stati assegnati dal precedente Presidente del Consiglio (io non ho fatto che confermare l'assegnazione) 50 milioni, cosicché sono rimasti da distribuire 750 milioni. È verissimo che si è cercato di mettere d'accordo le quattro associazioni e che vi è stata una riunione che non ha portato a nessun risultato concreto; però è altrettanto vero che il Presidente del Consiglio richiese, per poter decidere su eventuali modifiche di quello che era stato fatto in precedenza, di vedere i bilanci delle varie associazioni.

Di queste associazioni, una sola ha trasmesso in data di ieri, ed è giunto oggi, il bilancio: esattamente l'Associazione nazionale combattenti e reduci. Eccone il testo della lettera di accompagnamento: « 21 ottobre 1957 — Alla Presidenza del Consiglio dei ministri — Gabinetto — Roma. Si trasmette a codesta Presidenza in duplice copia il bilancio consuntivo 1956 per l'esame e l'eventuale approvazione. Con osservanza, il presidente onorevole Ettore Viola ».

VIOLA. Si chiedeva il preventivo !

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Non il preventivo, ma il consuntivo, per esaminare come queste associazioni hanno speso questi denari e se era necessario intervenire. I bilanci non sono venuti, considerato che il bilancio dei combattenti è giunto solo stasera e c'è il timbro postale che lo testimonia, per cui non ho potuto esaminarlo.

VIOLA. Il senatore Spallino non mi ha chiesto quel documento agli effetti della ripartizione.

SPALLINO, *Sottosegretario di Stato, alla Presidenza del Consiglio*. Le ho chiesto il bilancio 1956, onorevole Viola !

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Non ha importanza questo.

Qual è il criterio seguito dalla Presidenza ? Mi duole che sia proprio l'Associazione combattenti e reduci a lamentarsi, perché la ripartizione dei 750 milioni avrebbe visto un'assegnazione per i combattenti di 93 milioni 750 mila lire, mentre le altre cifre sarebbero state al di sotto, solo in proporzione, di quelle precedenti.

Ebbene, il Presidente del Consiglio non ha diminuito una lira, nonostante la riduzione del totale, all'Associazione combattenti ed

ha assegnato cento milioni come l'anno precedente.

GOMEZ D'AYALA. Che sforzo !

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Non è uno sforzo in sé, ma lo è stato il togliere denaro alle altre associazioni. Infatti, togliere questi soldi all'Associazione invalidi di guerra, all'Associazione famiglie di caduti e dispersi in guerra le assicuro che per il Presidente del Consiglio è stato uno sforzo, perché si trattava di associazioni altrettanto benemerite. Questo ha fatto il Presidente del Consiglio per favorire i combattenti.

Non mi sarei stupito se dopo questo fatto fossero venute a lamentarsi di questa parzialità a loro danno le altre associazioni; ma che sia proprio l'Associazione nazionale combattenti e reduci a lamentarsi, mi pare troppo ! Ho guardato gli *Atti parlamentari*, non tutti naturalmente, e mi pare che l'onorevole Viola abbia chiesto solo la rivalutazione delle polizze ma non l'aumento del capitolo degli 800 milioni. Ed era in sede di bilancio del Ministero del tesoro e non in sede di bilancio degli esteri, onorevole Viola, che andava sollevata la questione !

Io ho commesso un atto di favore — giusto o ingiusto non so, se è ingiusto mi sarà perdonato — nei riguardi dei combattenti, dando in proporzione più di quello che loro sarebbe spettato con l'applicazione del criterio degli anni passati. Cosa si poteva fare ? Ella, onorevole Viola, ha detto che vi sono associazioni che percepiscono nove miliardi. Grazie a Dio la situazione di noi combattenti non è uguale a quella dei mutilati e degli invalidi e non mi sento di dire che avremmo dovuto portare delle modifiche.

Onorevole Viola, la cosa da rilevare è che ella ha visto passare sotto i suoi occhi quei bilanci senza avanzare alcuna richiesta, mentre lo fa oggi in questa sede. Perché non l'ha fatto allora ? In quel momento ella era qui in Parlamento, ed i 9 miliardi sono stati votati allora. Poteva dire: sono troppi, riduceteli, date di più all'Associazione nazionale combattenti. Ella viene oggi e dice al Governo: provveda. Ma in che modo io posso provvedere ? Io sto qui ad erogare le somme che provengono da un bilancio votato dalla Camera e dal Senato, quindi non sono che un organo di esecuzione: non posso dare una lira di più di quello che è stato votato. Potevo ripartire diversamente, ma non mi sono sentito di seguire un criterio diverso da quello degli anni precedenti. Ho fatto un piccolo strappo e basta.

Quanto alla nota di variazione, noi sappiamo che vi si può ricorrere per spostare una somma da un capitolo ad un altro. Onorevole Viola, prenda lei la iniziativa, se crede di poter indicare dove operare la riduzione. Non rimetta questa incombenza al Governo, faccia lei la riduzione a carico delle altre associazioni. Vi è l'iniziativa parlamentare, che vedo generalmente largamente esercitata. Vi ricorra, senza pretendere che sia il Governo a prendere l'iniziativa della riduzione.

TAROZZI. Ella vuole mettere una associazione contro l'altra.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. L'onorevole Viola vuole mettere il Governo contro un'altra associazione. Ora non si ha il diritto di consigliare ad altri quello che non si è disposti a fare. Questo è un principio morale. Quando si dice a qualcuno di fare una cosa, si dovrebbe essere anche disposti a farla. Questo è il mio principio e credo sia quello di ogni persona perbene. (*Approvazioni al centro*).

TAROZZI. Ella è un avvocato abile.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Ne prendo nota per quando avrò smesso l'attività politica: spero di averla come cliente. Badi però che io non tratto la materia penale: non potrei in tal caso essere a sua disposizione.

Una nota di variazione in corso di esercizio non si può fare finché non siano passati da 5 a 6 mesi. La Commissione finanze del Senato protesta se non si provvede alla copertura tenendo conto della limitazione dei dodicesimi, tanti quanti i mesi trascorsi. Quindi non posso promettere niente, onestamente, come non posso promettere niente per il bilancio futuro. Io ho l'abitudine di promettere... quello che ho mantenuto, per essere sicuro di non mancare. Ad ogni modo la formazione del bilancio è in corso, ed è un bilancio che dovrà essere presentato da un Governo che, pur avendo vita limitata, certamente durerà anche dopo il 31 gennaio (dico questo perché non si dica, come è stato detto, che io minaccio in tutti i momenti di sciogliere la Camera). Si tratta di un bilancio particolarmente difficile, in cui ci troviamo di fronte alla esigenza di ridurre il disavanzo e a 314 miliardi di rimborsi di buoni del tesoro, reso più difficile dell'approvazione da parte del Parlamento di certi provvedimenti che fanno sì che i ministri del bilancio e del tesoro debbano sperare che le elezioni vengano presto, perché non si sa dove si va a finire con questi aumenti di spesa. In questa situazione, onorevole Viola, non mi sento assolutamente,

per onestà, di promettere niente. Le assicuro questo: che il desiderio di venire incontro vi è. E se le dico questo, vuol dire che ho realmente questo desiderio, che altrimenti le direi che non ho voglia di farlo; anzi, non perderei l'occasione per fare questa dichiarazione, tanto per essere espliciti. Il desiderio, dunque, vi è: di più non posso dire perché oggi come oggi non mi posso assolutamente allontanare dalle deliberazioni del Parlamento. Quanto all'avvenire, non posso fare delle promesse che non sono sicuro di poter mantenere.

PRESIDENTE. L'onorevole Delcroix ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DELCROIX. Onorevole Presidente del Consiglio, ella sa che io non posso dichiararmi soddisfatto.

BARONTINI. Nessuno lo può!

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Voi (*Indica la sinistra*) non siete mai soddisfatti, quindi non mi stupirei. (*Commenti a sinistra*).

DELCROIX. Direi anzi, onorevole Presidente del Consiglio, che la sua risposta mi ha non poco sorpreso ed amareggiato, anche se nella conclusione ella ha parlato di un suo desiderio di andare incontro all'Associazione dei combattenti. Voglio sperare che non sia un desio senza speme.

Mi permetto di fare solo pochissime considerazioni, di cui una di carattere personale nei suoi riguardi. Io non ho inteso istituire un paragone tra la legge per l'adeguamento delle pensioni di guerra ed il contributo all'Associazione dei combattenti. Ho inteso solo ricordare un fatto inoppugnabile, e cioè che in un primo momento il Governo, e per esso il ministro del bilancio, aveva ritenuto di non poter consentire ad una spesa che superasse un dato limite, mentre in un secondo momento lo stesso ministro del bilancio ha creduto che si potesse arrivare ai 30 miliardi.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. In diversi esercizi, onorevole Delcroix!

DELCROIX. Lo so, in tre esercizi; ma ella pure sa che l'Associazione dei mutilati aveva già proposto questa gradualità ai suoi predecessori.

Ad ogni modo, onorevole Presidente, se anche ella ha avuto un pentimento — ella sa che etimologicamente *paenitentia* vuol dire cambiar mente — è questo un segno di intelligenza, di sensibilità: soltanto i fossili non cambiano mai. Pertanto non credo che ciò possa averle dato occasione di rammarico. Io

spero che ella possa cambiar mente anche in questa occasione, che riguarda una piccola cosa. Come è possibile che ella, parlando del futuro, voglia paragonare i 100 milioni di cui l'Associazione combattenti ha bisogno per non chiudere i battenti, con i 314 miliardi necessari per la scadenza dei buoni del tesoro?

Piuttosto le devo dare atto di un argomento molto importante da lei addotto: quello, cioè, che l'onorevole Viola si è svegliato troppo tardi. Ma ciò è accaduto per eccesso di fiducia nei suoi predecessori che tutti, senza eccezione, avevano promesso di provvedere. Ed allora, se aver fede è peccare, condanniamo pure l'onorevole Viola. È certo che io preferisco lei, onorevole Zoli, il quale dice di no e agirà poi come se avesse detto sì, ai suoi predecessori che hanno detto «sì», ed invece hanno operato come se avessero detto «no».

FORMICHELLA. Non ci spero!

DELCROIX. Invece io spero.

Ma soprattutto un punto mi preme di precisare: ella ha detto che l'onorevole Viola non si è sentito di chiedere che fossero diminuiti i contributi alle altre associazioni. Questa è una cosa non simpatica, ed anzi io intendo stabilire qui che non si deve fare la gerarchia dei bisogni e delle disponibilità delle varie associazioni.

Quanto all'Associazione mutilati ed invalidi di guerra, di cui io non faccio più parte essendone stato espulso per averla «asseruita», come ella ricorderà, onorevole Presidente del Consiglio, non si deve calcolare nei suoi riguardi la trattenuta obbligatoria sulle pensioni perché quella la pagano i mutilati per conto loro e direi che non si devono calcolare i proventi della targaione dei veicoli (la ottenni io quella disposizione ed anche la trattenuta obbligatoria sulle pensioni la ottenni io, giacché, senza falsa modestia, posso dire che tutte le provvidenze in favore dell'Associazione dei combattenti le ottenni io), destinati per la costruzione della casa del mutilato, la quale non deve avere soltanto un valore decorativo, giacché, quando i mutilati saranno decrepiti, quelle potranno diventare case di ricovero per loro.

Quanto poi all'Associazione nazionale delle famiglie dei caduti, poiché ella ha affermato un principio morale, che cioè non si deve chiedere ad altri ciò che non si è disposti a fare per proprio conto, allora io le dico che non toglierei nemmeno una lira all'Associazione nazionale famiglie caduti; ma che, se ella veramente ritiene non vi sia altro mezzo, io, al posto suo, non esiterei a togliere 100

milioni all'Associazione famiglie caduti per darli all'Associazione nazionale combattenti.

Sarebbe con ciò evitata all'Italia la tristezza e — diciamolo pure — il disonore di vedere l'ufficiale giudiziario che va a mettere i sigilli alle porte dell'Associazione nazionale combattenti.

Questo ho creduto di dichiarare e se ella crede che io mi debba assumere questa responsabilità, me la assumo non solo qui, ma anche sulle piazze d'Italia.

E poi un'altra cosa. Ella ha fatto il mio nome, forse per errore.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Sì, per errore.

DELCROIX. Io non ho detto che dell'Associazione nazionale famiglie caduti non fanno più parte né i padri né le madri; però io so che una volta di questa associazione facevano parte soltanto le vedove, gli orfani, i padri e le madri: soltanto le sorelle nubili e conviventi a carico erano ammesse. Oggi invece vediamo dei fratelli di un eroico caduto magari imboscato, che non sentono il pudore di non mettersi a capo di questa Associazione che ha un peso di sangue che dovrebbe far tremare chiunque ne varchi la soglia.

Questo posso dire; e chiudo affermando che questa triste gara che si sarebbe stabilita fra mutilati, orfani, vedove e combattenti non avrebbe avuto luogo se il Governo avesse distribuito più giustamente — non lo dico per lei, ma per i suoi predecessori — questi fondi e soprattutto avesse trovato il mezzo di reperire questi 100 milioni in un momento in cui noi che siamo in Parlamento e nelle Commissioni assistiamo a una ridda di miliardi per spese molte volte assai meno urgenti, assai meno necessarie, assai meno giuste di questa elemosina che non mi vergogno di chiedervi a nome dei combattenti d'Italia. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Viola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

VIOLA. Signor Presidente, l'onorevole Presidente del Consiglio ha voluto partire, con il suo ragionamento, da questo ultimo dopoguerra; ma noi abbiamo delle leggi istitutive che risalgono al primo dopoguerra. Sono ancora valide queste leggi: voi non potete ignorarle. In dipendenza di tali leggi, noi dobbiamo adempiere delle funzioni e, se ad esse manchiamo, vengono i sequestri giudiziari, siamo chiamati davanti al Consiglio di Stato. Noi abbiamo attualmente debiti, in dipendenza delle funzioni assegnate all'Associazione, verso impiegati e funzionari per un ammontare di oltre 30 milioni.

Onorevole Presidente del Consiglio, parliamo linguaggi diversi. Ella ha invece il dovere di parlare un linguaggio più aderente alla realtà di quanto non possa fare io.

Onorevole Presidente del Consiglio, ella ha detto che dal 1951 vi è un finanziamento di 800 milioni ripartito come la Presidenza del Consiglio ha creduto. Invece no! Io le dico, coi documenti alla mano, che gli 800 milioni per le 3 associazioni son venuti fuori a partire dal bilancio finanziario 1955-56.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Non è esatto! Nel 1953 era uguale.

VIOLA. Ma nel 1951-52, 1952-53 e 1953-54 vi era uno stanziamento globale, rispettivamente di 5 miliardi 300 mila, 7 miliardi 300 mila, 7 miliardi 700 mila. Poi voi, con operazione interna di Ministero, avete sottratto alle opere 800 milioni per distribuirli alle tre associazioni come avete voluto.

Pertanto, se avessi saputo fin dal 1951 che, degli 800 milioni stanziati per le 3 associazioni, ne davate a noi solo 100 o 150, io avrei reclamato fin da allora. Invece quando ho reclamato? Negli ultimi 3 anni, quando ho visto stanziati nel bilancio di previsione, in capitolo a parte, 800 milioni per le 3 associazioni. Mi sono perciò domandato: dove vanno a finire questi 800 milioni? All'Associazione combattenti avete dato nel 1955-56 100 milioni, nel 1956-57 100 milioni più 30 di straordinario, nel 1957-58 100 milioni. Ecco perché abbiamo reclamato.

Ma non è neppure esatto, onorevole Presidente del Consiglio, che abbiamo avuto una sola volta 150 milioni. Nel 1951-52 abbiamo avuto 150 milioni, nel 1953-54 abbiamo avuto altri 150 milioni. Ci eravamo perciò cullati nella speranza di continuare ad avere questo modesto finanziamento anche negli anni successivi. Invece, nel 1954-55 ci avete dato 100 milioni, nel 1955-56 soltanto altri 100 milioni.

Io ho reclamato una giusta ripartizione. Quando vedendo 800 milioni, nel bilancio di previsione, solo per le 3 associazioni, ero tenuto a pensare che all'associazione più grande, più bisognosa e più protetta dalle leggi, doveva toccare qualche cosa più della terza o quarta parte, ma almeno la terza o la quarta parte. Così non è invece stato. Ecco perché non ho reclamato prima, onorevole Presidente del Consiglio; ecco perché ho reclamato soltanto a cominciare dall'anno scorso, cioè quando ho saputo effettivamente che ad una associazione sola andavano

600 milioni e alle altre due 100 milioni ciascuna.

Fino allora avevo pensato che parte degli 800 milioni andasse a finire sottobanco a favore delle associazioni d'arma, del Nastro azzurro; e perciò ho taciuto. Ma quando ho saputo proprio dalla Presidenza del Consiglio, or fa un anno, che 600 degli 800 milioni andavano a finire ad una associazione che una volta riceveva 4 volte e mezzo meno di noi, allora mi sono ripromesso di chiedere giustizia, a meno che non si volesse aumentare lo stanziamento di bilancio.

Io non potevo farla prima la mia protesta. Ella, onorevole Presidente del Consiglio, dice che ha fatto le cose giuste sol perché ha lasciato le cose come stavano l'anno scorso. E vi era allora bisogno, rispondendo ad un mio ordine del giorno, che dicesse, nel mese di luglio scorso, che avrebbe cercato, nella ripartizione, di fare cosa giusta? Ecco qui cosa ella disse: « Come è stato già detto, saranno invitate le singole associazioni a riunirsi al fine di esporre al sottosegretario di Stato alla Presidenza le loro esigenze. Poi il Presidente del Consiglio agirà come arbitro, sperando di fare cosa giusta ». E le pare di aver fatto cosa giusta lasciando le cose ingiuste come erano prima? È per questo che dico che parliamo due linguaggi, che non ci intenderemo mai. Le ripeto, onorevole Presidente del Consiglio, che ella può dare all'Associazione famiglie dei caduti anche 10 miliardi se vuole, ma deve dare il pane anche a noi, perché ne abbiamo bisogno per sfamare i figli dei nostri funzionari, per assistere il diseredato ammalato al quale è stata negata la pensione di guerra, per assistere il disoccupato combattente che non è protetto da nessuna legge, che ha bisogno di lavorare.

Onorevole Presidente del Consiglio, perderà più lei o io quando saremo costretti a chiudere i battenti? Io credo che perderà più chi rappresenta il Governo. Abbia pazienza, onorevole Presidente del Consiglio! Qui si tratta di un dovere verso chi, oltre tutto, è protetto da una legge che non avete finora voluto o potuto abrogare. Detta legge è ancora viva e operante. Noi dobbiamo pagare le quiescenze agli impiegati. Questi impiegati hanno quasi tutti superato i 60 anni di età.

Quest'anno abbiamo avuto quiescenze maturate per oltre 30 milioni di lire; quest'altro anno saranno altrettanti. Alla data di oggi, quiescenze comprese, abbiamo 131 milioni di debiti.

Cosa volete che faccia un consiglio direttivo centrale (non il presidente Viola, al quale potete anche non far buon viso) in questa situazione? Perché, allora, abbiamo fatto la pace generale nell'associazione? Perché sono entrati, nella direzione dell'associazione, uomini del vostro partito? Perché, se non per la promessa di fare andare avanti come si deve, seriamente e onoratamente questa nostra associazione? Tutto ciò viene ora a mancare, a crollare, per la cattiva volontà di chi presiede il Governo.

Stento a credere che dopodomani, partendo per la Germania, dove vi sarà un congresso mondiale di combattenti, stento a credere — dicevo — che lascerò dietro di me la minaccia di trovare i sigilli dell'ufficiale giudiziario alle porte dell'associazione. Mi rifiuto di crederlo!

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Ella deve dire che cosa può fare un Presidente del Consiglio di fronte a un bilancio!

LENOCI. Riparare ad una ingiustizia già fatta, dividendo meglio lo stanziamento.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Presentate una mozione per una diversa ripartizione ed obbedirò.

VIOLA. Intanto, l'interpellanza sarà trasformata in mozione; però non creda, onorevole Presidente del Consiglio, che la discussione di questa mozione l'affideremo al tempo; l'affideremo invece anche alla sua buona volontà. Ci consenta di discuterla quanto prima.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Domani l'altro, se vuole! Però deve dirmi dove debbo prendere i soldi. La mozione non deve essere imprecisa, deve dirmi: ella Presidente del Consiglio, prenda i denari dalla tale associazione e li dia a noi. Con 800 milioni da distribuire, mi si potrà dire che ho sbagliato nella distribuzione, e in questo caso sono pronto ad apportare le eventuali correzioni. Però siete voi che lo dovete dire: presentate una mozione e sarò pronto a discuterla anche domani sera.

VIOLA. Onorevole Presidente del Consiglio, mi sa dire come si regola lei, per esempio, in un Consiglio dei ministri quando si trova di fronte alla necessità di proporre una spesa di un miliardo e mezzo? Io le posso dire soltanto che certi problemi finanziari risolti recentemente dal Consiglio dei ministri sono molto meno urgenti della richiesta che le fa ora il presidente dell'associazione combattenti e reduci. Non dimentichi, onorevole Zoli, che ella ha a sua disposizione il

bilancio dello Stato, al quale può apportare delle modifiche previa, si intende, l'approvazione del Parlamento. Ella ha cento mezzi a sua disposizione; noi non ne abbiamo nessuno.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Io non ho nessun mezzo a disposizione: dispongo soltanto di un fondo per spese impreviste e quelle cui si riferisce l'onorevole Viola non sono certo spese impreviste, come possono esserlo le alluvioni o i terremoti, Dio ce ne guardi.

DEGLI OCCHI. Il crollo di un'associazione è però una cosa imprevista!

VIOLA. Onorevole Presidente del Consiglio, con tutto il rispetto dovuto alla persona alla quale mi riferisco, mi permetto dirle che, quando si è trattato di trovare i milioni per Wanda Osiris, ella li ha trovati immediatamente, a tamburo battente. Potrei fare anche altri riferimenti!

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Li faccia, li faccia pure. Però non deve dimenticare di citare pure le occasioni in cui si sono dati dei contributi, ad esempio, per un congresso. In quel caso abbiamo trovato anche il modo di venirle incontro.

VIOLA. Vi siete limitati a dare un anticipo: l'anticipo di 10 milioni sul nostro contributo.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Due milioni per il raduno dei combattenti li abbiamo dati e non a titolo di anticipo.

VIOLA. Per il raduno dei combattenti francesi tenuto in Italia, al quale raduno, per colpa del Governo, l'invitante non ha potuto partecipare.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. E perché mai?

VIOLA. Non vi sono andato perché mi avete messo *knock out*. Io le questioni le sento e perciò non resto indifferente. Ad ogni modo, volete che noi portiamo la questione di fronte al paese? Faremo anche questo, se sarà necessario. Volete determinare un motivo di propaganda elettorale per determinati partiti? Faremo anche questo, se saremo costretti a farlo. Però sarebbe preferibile non arrivare alle estreme conseguenze, dato anche che noi siamo e vogliamo rimanere un'associazione apolitica. Per il semplice fatto che non è uno dei vostri a presiedere una grande associazione, ciò non dovrebbe costituire motivo sufficiente per lasciarla andare alla rovina. Accanto a me ci sono tanti dei vostri: nella giunta esecutiva vi sono cinque membri, su quindici, appartenenti alla democrazia

cristiana, uno dei quali ricopre la carica di vicepresidente nazionale. Onorevole Presidente del Consiglio, non si assuma la responsabilità di trattare in questo modo l'Associazione nazionale combattenti. Ella sa dove reperire i fondi.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Non lo so, lo dica lei. (*Commenti a sinistra*).

VIOLA. Se lo faccia dire dal Consiglio dei ministri. È la via più breve.

BARONTINI. Si è sempre fatto. I soldi sono stati sempre stornati da un ministero all'altro!

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Lo storno viene fatto con note di variazione e non per semplice volontà del Presidente del Consiglio. Ad ogni modo non è una cosa che si possa fare oggi.

VIOLA. Signor Presidente del Consiglio, un rimedio glielo posso indicare subito. Alla Associazione famiglie caduti ella non ha ancora consegnato i 562 milioni che ad essa sono stati assegnati. Se ne faccia prestare 70-80-100, e li consegnerà a noi. Glieli restituirà il prossimo anno.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Faccia lei da mediatore per questa operazione. Da parte mia non vi sono difficoltà.

VIOLA. L'ho già fatto. Lo chieda al senatore Spallino.

SPALLINO, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Il rappresentante dell'Associazione famiglie caduti si è opposto recisamente in quella riunione presieduta da me, come ella ben ricorda, onorevole Viola.

VIOLA. È vero, ed io risposi a quel presidente che si opponeva e che non appartiene alla nostra famiglia ragione per cui non si intende di cose nostre: «Se ti rifiuti di prestarci 50 milioni, che ci servono per pagare gli impiegati e per provvedere ad altre necessità immediate, ciò significa che non comprendi quelli che sono i tuoi doveri di solidarietà combattentistica». L'avvocato Sansonetti, ex presidente dell'Associazione famiglie dei caduti in guerra, avrebbe sicuramente aderito alla mia richiesta.

Se dunque non vi aderisce un presidente così fatto, perché non provvede ella d'autorità, onorevole Zoli, con i suoi poteri discrezionali di Presidente del Consiglio; perché non provvede distribuendo gli 800 milioni secondo giustizia?

Io non ho altro da aggiungere: mi rimetto ancora una volta alla sua buona volontà. Nei suoi confronti, fino a quando non era accaduto tutto questo, io mi sono comportato sempre deferentemente, permetta che glielo ricordi.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Salvo il suo telegramma. Il quale telegramma, del resto, era assai più cortese delle parole che mi ha rivolto il presidente della Associazione famiglie caduti, che è del mio stesso partito, per il fatto che gli ho tolto 2 milioni.

VIOLA. Io comunque mi rifiuto di credere che quel presidente sia più potente di lei. La sua, onorevole Zoli, è una potenza reale, mentre il presidente della Associazione famiglie caduti è soggetto al controllo della Presidenza del Consiglio.

ZOLI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Non vi è nessuna potenza. Stia pur certo che io non mi sono curato né delle parole offensive di quel presidente, né del suo telegramma di protesta.

VIOLA. La ringrazio anzi di non aver preso provvedimenti contro di me, dopo quel telegramma. Qualcun altro lo ha fatto.

Ad ogni modo, onorevole Zoli, io mi rimetto alla sua buona volontà, come ho detto. Resta inteso che trasformerò l'interpellanza in mozione, nella fiducia che possa essere discussa entro pochi giorni, cioè subito dopo il mio ritorno dalla Germania dove dovrò recarmi a rappresentare i combattenti d'Italia nella mia qualità di consigliere della Federazione mondiale degli ex combattenti. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, sugli aiuti che ha dato e che intende dare con umana comprensione alle famiglie bisognose danneggiate dall'alluvione dei giorni 21 e 22 ottobre 1957 nelle province di Napoli e di Caserta.

(3693) « COLASANTO, JERVOLINO ANGELO RAFAELE, ROSATI, LOMBARI PIETRO, NAPOLITANO FRANCESCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non crede procedere ad inchiesta sull'operato del sindaco di San Potito Sannitico (Caserta), il quale opera in dispregio della legge e comportandosi come un « signorotto ».

(3694)

« SANSONE, DI NARDO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sui provvedimenti che ha preso e che intende prendere per riparare con la necessaria urgenza o per risarcire i danni cagionati dall'alluvione dei giorni 21 e 22 ottobre 1957 nelle province di Napoli e Caserta.

(3695)

« COLASANTO, JERVOLINO ANGELO RAFAELE, ROSATI, LOMBARI PIETRO, NAPOLITANO FRANCESCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, sui provvedimenti che intende prendere, con la necessaria urgenza, per lenire i danni dell'alluvione del 21 e 22 ottobre 1957 che ha danneggiato gran parte delle campagne delle province di Napoli e Caserta.

(3696)

« COLASANTO, JERVOLINO ANGELO RAFAELE, ROSATI, LOMBARI PIETRO, NAPOLITANO FRANCESCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla tragica esplosione della fabbrica di fiammiferi di Benevento, sulle responsabilità e sui provvedimenti adottati.

(3697)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla tragica esplosione della fabbrica di fiammiferi di Benevento, che è costata la vita a numerosi lavoratori; sulle cause e sulle responsabilità della esplosione; sulle provvidenze a favore dei congiunti delle vittime e sulle misure preventive da imporre alla azienda.

(3698)

« VILLANI, GRIFONE, AMENDOLA PIETRO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri degli affari esteri e della difesa, per conoscere se, in relazione alle notizie diffuse dalla stampa in merito ad un accordo diretto tra gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra per la

creazione di un *pool* scientifico con l'esclusione degli altri paesi del mondo occidentale, non intendano intervenire energicamente presso i governi delle nazioni sopracitate a che tale accordo venga aperto a tutti quei popoli d'occidente che nella storia della scienza e del progresso hanno sempre contribuito in maniera determinante, in particolare modo se l'Italia, che ha dato al mondo uomini come Archimede, Leonardo da Vinci, Galileo Galilei, Guglielmo Marconi, Enrico Fermi ed altri ancora, debba essere oggi umiliata con una esclusione voluta proprio da quei paesi che maggiormente hanno beneficiato del genio creativo italiano e se, in previsione di un fatto compiuto, non intendano farsi promotori presso gli altri paesi occidentali affinché venga creato analogo organismo composto da scienziati, studiosi e tecnici residenti nei rispettivi paesi, richiamando altresì nella patria di origine quegli scienziati, studiosi e tecnici che attualmente prestano la loro opera al servizio degli inglesi ed americani, i quali, conclamandosi « nazioni pilota » e paladini del progresso scientifico industriale, volutamente ignorando i paesi della stessa comunità, hanno alla fine ottenuto il risultato di aver messo l'occidente in stato d'inferiorità.

(29409)

« DI BELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

1°) se è vero che la curia napoletana ha venduto all'appaltatore Ottieri, assessore laurino al comune di Napoli, la nota chiesa dell'Ospedaletto in via Medina, a Napoli;

2°) se è prevista qualche combinazione edilizia per l'abbattimento della chiesa e dell'adiacente edificio di proprietà del comune,

3°) se è prevista la ricostruzione di detta chiesa in altro sito con contributi dello Stato, della Cassa per il Mezzogiorno o del comune;

4°) quali sono gli oneri previsti, nella città di Napoli, per la costruzione di edifici religiosi.

(29410)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali siano i motivi per cui gli agenti di custodia, da qualche anno, non viene di fatto riconosciuto il diritto a godere della giornata di riposo settimanale, e ciò in contrasto con il precetto costituzionale e con leggi ordinarie, che, avendo equiparato a tutti gli effetti il corpo degli agenti di custodia con il corpo

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

degli agenti di pubblica sicurezza, riconfermano la validità di tale diritto.

« Da calcoli fatti risulta che alla data del 30 settembre 1957 le giornate di riposo non godute da detto personale siano di 170 circa. Gli interroganti ritengono che occorra urgentemente provvedere non solo a ripristinare un normale servizio per tutti gli agenti di custodia, ma ad indennizzarli del maggior lavoro da essi prestato per tutte le giornate non godute del riposo settimanale. Risulta altresì che in taluni casi, col pretesto della esigenza di servizio, venga decurtata agli agenti la licenza ordinaria annuale di giorni 30: la giusta protesta del personale postula un provvedimento di riparazione da parte del Ministero.

(29411) « PAJETTA GIAN CARLO, AUDISIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Festa Leonardo di Donato, da Castelluccio Valmaggiore (Foggia), il quale ha inoltrato domanda di aggravamento. (Posizione n. 148416, dirette nuova guerra).

(29412) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Pantaleone Vittorio di Nicola, da Bari (dirette nuova guerra, posizione n. 1280564), il quale, nel settembre 1955, ha inoltrato domanda di aggravamento.

(29413) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Aucelletta Donato di Antonio, da Foggia (dirette nuova guerra).

(29414) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, sulla pensione di guerra del signor Sarno Benvenuto fu Giuseppe dopo la visita medica conclusa con l'ottava rinnovabile fin dal luglio 1956;

l'interessato è domiciliato in Casavatore (Napoli) a via San Pietro 42.

(29415) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla interruzione del traffico da Capodichino al centro di Na-

poli che impedisce il normale afflusso e deflusso dalla provincia;

sulla durata e sulla lentezza dei lavori impegnati;

sul costo che grava sui trasporti pubblici, per percorsi supplementari;

sulle misure adottate per accelerare i lavori e sulla rapida conclusione di essi almeno per una delle due strade interessate.

(29416) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla via Locatelli di Casavatore, indispensabile al traffico, oggi interrotta e da anni impraticabile;

sui previsti urgenti lavori di riattamento.

(29417) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali nella provincia di Bari non vengono applicate le istruzioni impartite ai prefetti delle provincie danneggiate dal maltempo per la estensione al pagamento dei contributi agricoli unificati di tutti i provvedimenti adottati dall'amministrazione finanziaria per i tributi erariali, e perché da parte della commissione di cui all'articolo 5 del regio decreto 29 settembre 1940, n. 1949, venga deliberata la revisione della base imponibile, nei casi in cui dal danno sia derivato un minore impiego di mano d'opera.

(29418) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non creda di dover rivedere la decisione che prevede la soppressione del treno PL (espresso del levante) sulla linea Lecce-Milano e viceversa.

« Fa rilevare che si tratta dell'unico treno comodo e celere e che esso è sempre affollato, onde veramente dannosa ed ingiustificata ne sarebbe la soppressione.

(29419) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sul reclamo avanzato dal ciabattino Fiorillo Antonio, domiciliato a Casavatore (Napoli), in via Antonio Locatelli 10, avverso la iscrizione alla mutua artigiana.

(29420) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è vero che il signor Cerbone, consigliere comunale di Na-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

poli, può coprire la carica di « consigliere addetto alla persona del sindaco » ed in tale qualità disporre di una automobile del comune;

per conoscere se detto signor Cerbone percepisce anche gli assegni come assessore e se li percepisce con la qualifica di cui sopra.

(29421)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, al fine di conoscere se non ritiene di tutelare gli interessi di circa 16 milioni di utenti di energia elettrica, chiamati a pagare alle società elettriche il consumo dell'energia nella misura indicata da contatori, forniti dalle stesse società, non soggetti ad alcun controllo, a differenza dei pesi e delle misure usate in commercio e che per la legge, che regola la materia, vanno sottoposti ad una prima verifica ed annualmente a quella periodica.

« Difatti, se si considera che i predetti contatori vengono costruiti da imprese, legate alle società elettriche, che dei contatori si avvalgono, senza che lo Stato provveda a verificare se i requisiti previsti dalla legge siano rispettati, è possibile che il cattivo funzionamento dei contatori determini un danno per gli utenti ed un illecito profitto per le società elettriche.

(29422)

« MINASI, CACCIATORE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, a proposito delle notizie apparse sulla stampa quotidiana e segnatamente su *Il Tempo* del 13 settembre 1957, su *L'Unità* del 21 ottobre e su *Vie Nuove*, circa straordinarie misure a favore dei più alti funzionari della pubblica sicurezza, che sarebbero in atto o in corso di attuazione.

« Gli interroganti chiedono in particolare di conoscere i motivi che hanno consigliato al ministro di elevare di 300 milioni le indennità di ordine pubblico ai questori e di aumentare da 4 a 10 i posti di grado IV per questori.

« Gli interroganti desiderano conoscere in base a quali criteri è stata decisa la estensione ai funzionari di pubblica sicurezza della indennità speciale di cui godono gli ufficiali di pubblica sicurezza e se è esatto che tale indennità raggiunge le 40 mila lire mensili.

« Si desidera inoltre sapere se è corrispondente al vero la notizia secondo cui il ministro avrebbe approntato un provvedimento per la concessione di una nuova indennità ai funzionari di pubblica sicurezza, con effetto re-

troattivo, che comporterebbe il pagamento di oltre 320 mila lire a ciascun funzionario ed un onere per lo Stato di 1 miliardo e 328 milioni; se è esatto che gli ispettori generali di pubblica sicurezza Rateni, Musco e Marzano percepiscono un milione al mese per indennità di pubblica sicurezza e se il primo dei tre ispettori generali citati sia lo stesso che ebbe ruolo di alta responsabilità nell'eccidio di San Donaci.

« Gli interroganti chiedono di sapere se è corrispondente al vero il fatto che il ministro abbia creato appositamente il posto di grado IV nel corpo delle guardie di pubblica sicurezza per promuovervi il generale Galli, comandante del corpo delle guardie di pubblica sicurezza, e se, come conseguenza di tale promozione, si sia resa necessaria la creazione di due nuovi posti di generale di pubblica sicurezza, di 5 nuovi posti per colonnelli e 12 nuovi posti per tenenti colonnelli.

« Gli interroganti chiedono di sapere se sia vero che contemporaneamente sia stata apportata una diminuzione di 350 milioni all'ammontare degli stipendi delle guardie di pubblica sicurezza.

« Si desidera infine conoscere se è vero che il ministro ha disposto l'affitto, a carico del Ministero dell'interno, di due appartamenti in un nuovo palazzo di piazza Indipendenza, in Roma, per un canone mensile di 450 mila lire, al fine di porvi un « Ufficio psicologico » del quale si desidera inoltre conoscere le funzioni.

(29423)

« SCARPA, NATOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere le ragioni per le quali a distanza di due anni non è stato ancora possibile rettificare un mandato di pagamento emesso al nome del defunto richiedente Ortesta Emilio (posizione n. 3454), per danni di guerra subiti in Egeo, ed i cui eredi avevano provveduto in tempo utile a trasmettere la documentazione, a seguito del decesso dell'istante.

(29424)

« CANDELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere le ragioni per le quali al signor Brenta Giovan Battista, padre del defunto partigiano Nicola (posizione istruttoria n. 590996), non possa essere liquidata, a ben dodici anni dalla morte del dante causa, la pensione di guerra.

« Tale ritardo è tanto più incomprensibile per il fatto che al fascicolo è allegata la ne-

cessaria documentazione; e che vi è già stata una proposta di progetto concessivo, trasmessa con elenco n. 061957 del 30 novembre 1955, al comitato di liquidazione.

(29425)

« RONZA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza che l'argine maestro del Po in località « Livelli » di Polesine Parmense è soggetto, lungo circa 400 metri, a frane che si manifestano periodicamente per tratti di circa 10-15 metri.

« Si ritiene che la causa di questo fenomeno consista nel fatto che verso est, ai piedi di detto argine, scorra il canale « Busseto » (sempre ricco di acque) corrodendone la base.

« Detto stato di cose è pericoloso soprattutto perché l'argine in parola trovasi sulla strada provinciale Polesine-Cremona con un traffico non indifferente di veicoli anche pesanti (camion, pullman, ecc.), i quali corrono il rischio di un disastro se i cedimenti del terreno, già verificatisi, si ripetessero durante il loro passaggio su detta strada. Si tratta, praticamente, di proteggere un tratto d'argine di circa 400 metri con opportuni lavori per una spesa che non può certo impressionare il bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

(29426)

« GORRERI, BIGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, dell'interno e delle finanze, per conoscere:

1 danni arrecati all'agricoltura napoletana e campana dalle avversità atmosferiche del 21-22 ottobre 1957;

2 provvedimenti che intendono adottare per venire incontro ai contadini danneggiati e per agevolare la ripresa produttiva.

(29427)

« GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere le sue decisioni in ordine alla deliberazione del 30 marzo 1957 del consiglio comunale di Sant'Angelo Lodigiano di portare il servizio pubblico di autonoleggio da rimessa da 10 a 12.

(29428)

« BERNARDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se vi siano serie intenzioni di costruire la « pensilina centrale coperta » della stazione ferroviaria di Borgo Val di Taro.

« Tengono a far rilevare che tale opera non solo è necessaria, ma anche urgente, poiché la stazione in parola (la più importante della linea ferroviaria Parma-La Spezia) trovasi sugli appennini all'altitudine di metri 800 ed è soggetta a rigidi inverni con frequenti precipitazioni nevose, che raggiungono spesso l'altezza di decine di centimetri, ragion per cui i viaggiatori nell'attesa dei vari treni o nel salire, o nello scendere dagli stessi si trovano in condizioni di disagio e di pericolo.

(29429)

« GORRERI, BIGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se approva l'operato dell'amministrazione comunale di Colli al Volturno (Campobasso), che, modificando un precedente progetto, si propone di costruire un abbeveratoio nella frazione Valloni proprio nel centro dell'abitato ed a brevissima distanza da case di abitazione, cui non potrà che arrecare notevole danno dal punto di vista igienico, e per conoscere se non creda d'intervenire, perché ciò sia evitato.

(29430)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non creda intervenire al fine di impedire che l'amministrazione dell'E.C.A. in Spezzano della Sila (Cosenza) continui nell'inaudita discriminazione a danno dei poveri democristiani del comune, cui nega ogni assistenza, anche in casi evidentemente gravi e pietosi.

(29431)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla liquidazione della pensione di guerra spettante all'ex militare Ciocca Salvatore di Salvatore, della classe 1911, residente in Riccia (Campobasso).

(29432)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, allo scopo di conoscere i motivi per i quali al grande invalido di guerra Grazioso Antonio di Giuseppe, da Filetto (Chieti), titolare di libretto di pensione di guerra n. 5819674, da quattro mesi è stato sospeso il pagamento della pensione e quando detto pagamento sarà ripristinato.

(29433)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non creda intervenire affinché sia concesso dalla Cassa

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

depositi e prestiti il mutuo per l'edificio scolastico (scuola media) di Spezzano della Sila (Cosenza).

« È una necessità urgente per la popolazione interessata.

(29434)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se risponda a verità che anche per il corrente anno scolastico il Ministero della pubblica istruzione starebbe per non accogliere la domanda presentata dall'amministrazione comunale di Gissi (Chieti) ed intesa ad ottenere la istituzione in quel comune di una scuola di avviamento a tipo industriale, con il solito pretesto che i locali offerti non sarebbero del tutto rispondenti (ma sino ad ora non si è trovato un funzionario dell'amministrazione della pubblica istruzione disposto a recarsi sul posto e ad indicare locali che abbiano requisiti accettabili), quando detti locali non sono affatto peggiori di quelli di tante altre scuole secondarie già istituite e delle altre che annualmente vengono istituite.

« L'interrogante chiede inoltre di interrogare il ministro per conoscere quale provvedimento abbia in animo di adottare per porre rimedio a questo ingiusto ed irrazionale atteggiamento dei competenti organi della pubblica istruzione; infatti, basterebbe prendere soltanto una carta topografica della provincia di Chieti, per accertare che tutte le scuole secondarie vengono annualmente ubicate in zone della provincia già abbondantemente servite con scuole di ogni ordine e grado e, persino, in comunelli di 1000-1500 abitanti, vicini ad altri comuni già forniti di scuola secondaria, mentre il medio ed alto vastese viene sistematicamente ignorato, malgrado i numerosi comuni privi di scuole secondarie come: Gissi, Furci, San Buono, Liscia, Carpineto Sinello, Guilmi, Roccaspinaveti, Fraine, Carunchio, Tufillo, Palmoli, Dogliola, Torrebruna, Celenza sul Trigno, San Giovanni Lipioni, Castiglione Messer Marino, Schiavi d'Abruzzo, Casalanguida, in quanto, a fronte di una tale situazione, nell'interesse della scuola; il Ministero della pubblica istruzione, ha i mezzi per superare l'inconsistente ostacolo della mancanza di locali adatti finanziando un edificio scolastico idoneo per una scuola di avviamento a tipo industriale nel comune di Gissi, posto al centro dell'intera zona che dovrebbe essere servita.

(29435)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non creda intervenire presso il provveditore di Cosenza al fine di aumentare i corsi itineranti per il circolo di Spezzano della Sila (sette comuni), dove imperversano insieme l'analfabetismo dei giovani e la disoccupazione dei maestri !

« E se non possa intervenire affinché i corsi anzidetti siano affidati ai maestri disoccupati del luogo.

(29436)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non possa intervenire perché siano istituiti speciali ruoli per i maestri elementari segretari delle direzioni didattiche e degli ispettori scolastici.

(29437)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potrà essere eseguita la bitumatura della statale n. 85 « venafrana » nel tratto che va dal passaggio a livello nei pressi del cobune di Pescolanciano (Campobasso) al molino Perpetua.

(29438)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica, relativa alla costruzione dell'edificio scolastico in San Polo Matese (Campobasso).

(29439)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando saranno completati i lavori di sistemazione e pavimentazione del Largo Elena del comune di Macchia d'Isernia (Campobasso) danneggiato dagli eventi bellici.

(29440)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa all'approvazione del progetto esecutivo, dell'importo di 20 milioni, per la sistemazione delle strade interne della borgata « Marina » del comune di San Vito (Chieti).

« L'opera suddetta è stata ammessa al contributo dello Stato sin dal 1955 ed il progetto esecutivo dopo l'approvazione da parte dei competenti organi tecnici è stato da tempo ri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

messo al Ministero per l'ulteriore approvazione e la conseguente emissione del decreto formale di concessione del contributo.

(29441)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda intervenire affinché il comune di Spezzano della Sila in provincia di Cosenza abbia delle case popolari — delle quali ha assoluto bisogno — vivendo la popolazione in tuguri ed antri malsani.

(29442)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda intervenire per la costruzione della variante « Pietramone-Scalilla » alla statale 107, onde evitare al rilevante traffico l'attraversamento angusto e pericoloso dell'interno dell'abitato (una vera strozzatura) di Spezzano della Sila in provincia di Cosenza.

(29443)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non creda intervenire presso l'Opera Sila affinché costruisca in Sila i « capannoni » necessari ai quotisti per il loro ricovero e per il deposito delle derrate, durante il periodo invernale, nell'impervio altopiano.

(29444)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non possa intervenire affinché agli operai assunti dall'azienda demaniale delle foreste della Sila siano corrisposti gli assegni, quali operai dell'industria, tali essendo le loro prestazioni lavorative effettive.

(29445)

« SENSI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se conosce lo stato di disagio in cui trovasi il personale già in servizio sulla ferrovia in concessione Siena-Buonconvento-Monte Antico e passato alle dipendenze dello Stato con la risoluzione consensuale della concessione e conseguente inclusione nella rete statale della ferrovia medesima e per il quale, il ministro si era impegnato — accogliendo l'ordine del giorno Ducci-Rubeo presentato ed approvato dalla VIII Commissione permanente trasporti nella seduta, in sede deliberante, del 29 ottobre 1955 — a presentare al Parlamento, entro sei mesi dalla pubblicazione nella *Gazzetta Uffi-*

ziale della legge 5 dicembre 1955, n. 1261, il provvedimento legislativo per il trattamento giuridico-economico del personale.

« Gli interroganti, nel fare osservare che:

1°) dalla pubblicazione della legge sono trascorsi, non sei ma ventidue mesi;

2°) il personale già in servizio sulla Siena-Buonconvento-Monte Antico è stato sottoposto ad acquisire tutte le abilitazioni richieste per quello in servizio nelle ferrovie dello Stato;

3°) il medesimo presta servizio non più sul tratto Siena-Buonconvento-Monte Antico, ma in tutti quelli di competenza del deposito di Siena ed è sottoposto alle norme regolamentari e disciplinari in vigore per il personale dipendente dalle ferrovie dello Stato;

chiedono, se non ritenga doveroso presentare al Parlamento l'atteso provvedimento relativo al trattamento per il personale dipendente dalle ferrovie già in regime di concessione e, nell'attesa del provvedimento, concedere al personale già dipendente dalla ferrovia Siena-Buonconvento-Monte Antico il beneficio delle competenze accessorie, affinché sia riparato ad una ingiustizia anche nei confronti del trattamento concesso al personale di altre ferrovie prima in concessione.

(29446)

« BAGLIONI, BARDINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quando potrà essere istituito il servizio telegrafico nel comune di Concasale (Campobasso), che trovasi in una di quelle aree particolarmente depresse, cui ha da diversi anni il Governo rivolto il suo provvido sguardo.

(29447)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non creda di intervenire, perché sia meglio disciplinato il servizio della corrispondenza postale da Concasale (Campobasso), in modo che sia evitato che i dispacci in partenza da detto comune, che potrebbero essere consegnati al treno, transitante per Venafro, siano trasmessi prima a Campobasso, donde sono poi avviati a Napoli e a Roma.

(29448)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non creda di intervenire presso il collocatore comunale di Pettoranello

(Campobasso), perché consenta anche a Lubrano Cosmo di Nicola e a Nini Giuseppe di Eduardo, ivi residenti, di lavorare, perché possano dare il pane alle loro famiglie.

(29449)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire presso il comitato di attuazione del piano I.N.A.-Casa allo scopo di ottenere il sollecito inizio della costruzione degli appartamenti I.N.A.-Casa per un importo di lire 28 milioni previsto nel programma del settennio in corso, nel comune di San Vito (Chieti).

« L'amministrazione comunale di San Vito ha più volte prospettato l'urgenza dell'inizio dei suddetti lavori di costruzione, in considerazione dell'alto numero degli aventi diritto alla assegnazione e della situazione gravemente deficitaria degli alloggi nel comune, ed ha indicato, inoltre, l'area sulla quale dovrebbe sorgere la suddetta costruzione.

(29450)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se non ritenga opportuno disporre l'accoglimento della domanda presentata per il finanziamento dell'oleificio sociale dalla società cooperativa vinicola Bombese « San Mauro Abate », con sede nel comune di Bomba (Chieti), con la concessione delle maggiori provvidenze previste dalla legislazione vigente, anche in considerazione che si tratta del primo e solo esperimento cooperativistico nella provincia di Chieti ed il favorevole e sollecito concludersi della pratica potrà sicuramente essere un elemento di grandissima importanza per orientare i contadini della zona e della provincia verso la suddetta forma associativa ritenuta fondamentale per risolvere il problema gravissimo della depressione economica particolarmente in zone montane come quella di Bomba.

(29451)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quale procedura debbono seguire i comuni per potere ottenere i benefici previsti dalla legge 29 luglio 1957, n. 634 in merito alla costruzione delle reti idriche interne e delle fognature.

(29452)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se non possa intervenire affinché i lavori per la captazione delle sorgive per l'acquedotto consorziale di Spezzano della Sila in provincia di Cosenza siano condotti meno lentamente, attesa l'urgenza dell'opera.

(29453)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali ulteriori adempimenti siano necessari per il rilascio del passaporto chiesto, sin dal 27 maggio 1957 alla questura di Napoli, dall'insegnante Palomba di Somma residente in Castellammare di Stabia.

(29454)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi che hanno sinora impedito il rilascio del permesso di porto d'arme richiesto sin dal febbraio scorso da Scarpato Giovanni di Luigi, residente nel comune di Cercola (Napoli).

(29455)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ulteriori adempimenti siano necessari per la definizione della pratica di pensione di guerra della quale è beneficiario, in qualità di infortunato civile, l'operaio Tagliamonte Giovanni fu Salvatore, della classe 1899, ferito il 24 maggio 1943.

(29456)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali provvedimenti egli intenda promuovere per la definizione della pratica di pensione di guerra n. 1230386 della quale è beneficiario l'ex militare Lista Salvatore di Paolo, della classe 1923, il quale, essendo stato sottoposto ad accertamenti sanitari il 18 luglio 1956, non ha, da allora, più ricevuto comunicazione alcuna.

(29457)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ulteriori adempimenti siano necessari per la definizione della pratica di pensione della quale è beneficiario, come infortunato civile, Rocco Tommaso fu Giovanni, della classe 1921.

(29458)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali ulteriori adempimenti siano necessari per la defini-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

zione della pratica di pensione diretta nuova guerra n. 278137, della quale è beneficiario Sannino Ciro.

(29459)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, sulla pratica di pensione diretta nuova guerra della quale è beneficiario Bruno Mario fu Luigi, della classe 1920.

« L'interrogante chiede che, in considerazione dello stato di salute dell'interessato, la relativa pratica per aggravamento, recante il numero 1229835 di posizione, venga sollecitamente definita.

(29460)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali urgenti provvedimenti egli intenda adottare per la definizione del ricorso avverso la negata concessione di assegni familiari inoltrati dal lavoratore Perna Giuseppe fu Giovanni, dipendente dalle Officine Fiore, di Resina (Napoli).

(29461)

« CAPRARA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere:

a) il numero delle tessere dell'anno 1957 (carte dei servizi) effettivamente distribuite dall'Ente nazionale assistenza lavoratori fino al 30 settembre 1957, in totale e per ciascuna provincia della Repubblica,

b) l'introito globale realizzato sempre alla predetta data con il tesseramento.

(29462)

« JACOMETTI, RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per conoscere, con la necessaria urgenza al fine di dare tranquillità alle famiglie interessate, la sorte toccata ai motopescherecci *Sigfrido* di proprietà dell'armatore Vito Camporeale, *Piccola Elvira* di Domenico Salvemini e *Alemanni* di Felice Mezzina del compartimento marittimo di Molfetta (Bari) e all'altro motopeschereccio *Monte Gargano* del compartimento marittimo di Manfredonia (Foggia), catturati nei giorni scorsi dalle motovedette jugoslave nelle acque di Pelagosa ed avviati al porto di Komiza.

(29463)

« TROISI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se il ministero ha svolto presso gli enti ammassatori dell'olio di oliva, prodotto

nella campagna in corso, un'azione tendente a far fissare un remunerativo anticipo e per conoscere l'entità dell'anticipo stesso, che comunque non dovrebbe essere riferito a prezzo inferiore a lire 46.000 a quintale per olii di 4 gradi di acidità.

« Gli interroganti inoltre desiderano essere informati se la Federazione italiana dei consorzi agrari, continuando nella meritoria attività che tanto beneficio ha recentemente arrecato al mercato vinicolo, intenda iniziare immediatamente la campagna di acquisto di olio di oliva. A tal proposito fanno presente che da qualche giorno, senza spiegabile motivo, il mercato ha segnato scarso movimento su prezzi, per oli di buona qualità, di poco superiore alle lire 40.000, mentre vivissime sono le attese dei produttori, duramente provati da due anni di scarsissimo raccolto oleario e dalla crisi vinicola aggravata dalle basse rese unitarie della scorsa vendemmia.

(29464)

« SCARASCIA, AGRIMI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere, alla data del 30 settembre 1957:

1°) il numero dei viaggiatori che hanno usufruito della carta di servizi E.N.A.L. in base alla convenzione stipulata il 14 febbraio 1957 fra le ferrovie dello Stato e l'E.N.A.L.;

2°) i chilometri percorsi dai viaggiatori predetti;

3°) l'ammontare delle somme pagate dall'E.N.A.L. o comunque maturate a suo carico.

(29465)

« RAFFAELLI, JACOMETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se ritiene legittima l'azione intrapresa dalla società elettrica Selt-Valdarno che, ha chiesto agli utenti di Gorfigliano di Minuciano (Lucca) il versamento di una cauzione di lire 2.105 a titolo di garanzia per eventuale mancato pagamento del canone, con minaccia di interrompere la erogazione della corrente nella ipotesi che tale versamento non sia effettuato entro la fine del mese corrente.

« E se non ritiene di intervenire presso la predetta società per invitarla a desistere da questa azione che è di per sé ingiusta, perché intrapresa mentre i contratti di fornitura di corrente elettrica sono in corso, e che, per l'ammontare della cauzione richiesta, andrebbe a gravare in maniera insostenibile i magri bilanci famigliari della popolazione di Gorfigliano, povera perché vittima di una diffusa e immeritata disoccupazione.

(29466)

« AMADEI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 22 OTTOBRE 1957

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

La seduta termina alle 21,15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16.

1. — *Svolgimento delle proposte di legge.*

SCOTTI FRANCESCO ed altri: Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico (2791);

CAMANGI: Istituzione della qualifica di assistente superiore nel ruolo degli assistenti del Genio civile (2805).

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3033) — *Relatore*: Graziosi.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3043) — *Relatore*: Franzo.

4. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (2999);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2693).

5. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (2688) — *Relatore*: Franceschini Francesco.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3066) — *Relatore*: Pedini;

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (*Approvato dal Senato*) (3003) — *Relatore*: De Biagi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione che istituisce l'Unione Latina, firmata a Madrid il 15 maggio 1954 (2530) — *Relatore*: Dominèdò;

Corresponsione di indennità di carica agli amministratori comunali e provinciali e rimborso di spese agli amministratori provinciali (*Approvato dal Senato*) (1956) — *Relatore*: Tozzi Condivi.

Delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di circolazione stradale (*Urgenza*) (2665) — *Relatore*: Cervone.

7. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

GOZZI ed altri: Riforma dei contratti agrari (860);

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

FERRARI RICCARDO: Disciplina dei contratti agrari (835);

e del disegno di legge:

Norme sulla disciplina dei contratti agrari per lo sviluppo della impresa agricola (2065);

— *Relatori*: Germani e Gozzi, *per la maggioranza*; Daniele, Sampietro Giovanni e Grifone, *di minoranza*.

8. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.*

9. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

MARTUSCELLI ed altri: Norme di adeguamento alle esigenze delle autonomie locali (669);

e del disegno di legge:

Modificazioni alla legge comunale e provinciale (*Urgenza*) (2549) — *Relatore*: Lucifredi.

10. — *Discussione dei disegni di legge.*

Istituzione presso gli Enti esercenti il credito fondiario di sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (*Approvato dal Senato*) (2401) — *Relatori*: Ferreri Pietro, *per la maggioranza*; Raffaelli, *di minoranza*;

Ulteriori stanziamenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (2390) — *Relatore*: Truzzi.

11. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale.*

Facoltà di istituire, con legge ordinaria, giudici speciali in materia tributaria (1942) — *Relatori*: Tesauro, *per la maggioranza*, Martuscelli, *di minoranza*.

12. — *Discussione delle proposte di legge.*

FANFANI ed altri: Provvedimenti per consentire ai capaci e meritevoli di raggiungere i gradi più alti negli studi (2430) — *Relatori*: Romanato, *per la maggioranza*; Natta, *di minoranza*;

FABRIANI ed altri: Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 (299) — *Relatore*: Cavallaro Nicola,

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;

Senatore MERLIN ANGELINA: Abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (1439) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

COLITTO: Proroga del condono di sanzioni per infrazioni alle leggi sul matrimonio dei militari (1771) — *Relatore*: Gorini;

DAZZI ed altri: Istituzione dell'Alto Commissariato per il lavoro all'estero (1754) — *Relatore*: Lucifredi;

MUSOTTO ed altri: Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai

combattenti delle guerre 1915-18 e 1935-36 (1834) — *Relatore*: Ferrario.

Senatori AMADEO ed altri: Norme per la elezione dei consigli regionali (*Approvata dal Senato*) (1454) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

13. — *Discussione dei disegni di legge.*

Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna (1688) — *Relatore*: Petrucci;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (2012) — *Relatore*: Murdaca.

14. — *Seguito della discussione del disegno di legge.*

Acquisti all'estero per conto dello Stato di materie prime, prodotti alimentari ed altri prodotti essenziali (*Approvato dal Senato*) (2345) — *Relatori*: Vicentini, *per la maggioranza*; Rosini, *di minoranza*.

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*.

Discussione della proposta di legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 (2066) — *Relatore*: Menotti.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI