

CV. SEDUTA**VENERDÌ 29 OTTOBRE 1948****(Seduta antimeridiana)**Presidenza del Presidente **BONOMI****INDICE**

Commissione d'inchiesta (Nomina)	Pag. 3469
Congedi	3469
Disegni di legge (Annunzio di approvazione) .	3469
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 ». (127) (Seguito della discussione ed approvazione):	
SARAGAT, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3470
ANFOSSI	3481
TOMMASINI	3481
RUGGERI	3481
VOCOLI	3482
LANZETTA	3482-3483
GIARDINA	3482
AZARA	3482
RICCI FEDERICO	3483
BERTONE	3484
Disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 » (86); « Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 » (122); « Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 » (85) (Discussione):	
CAVALLERA	3485
PERSICO	3490
Sull'ordine dei lavori	3484

La seduta è aperta alle ore 10.

RAJA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Pallastrelli per giorni 3.

Se non si fanno osservazioni, questo congedo si intende accordato.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che la 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), nella seduta di questa mattina, ha approvato i seguenti disegni di legge: « Estensione della dichiarazione implicita di pubblica utilità alle opere ferroviarie » e « Concessione di un contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli, costituito con legge 6 maggio 1940, n. 500 ».

Nomina di Commissione d'inchiesta.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta al principio della seduta di ieri, comunico al Senato che ho chiamato a far parte della Commissione d'inchiesta sulle accuse mosse all'ono-

revole senatore Li Causi i senatori: Bergamini, Casati, Della Torretta, Terracini e Zoli.

La Commissione d'inchiesta dovrà presentare le sue conclusioni entro il 20 novembre 1948.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 ». (127).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Saragat, Ministro della marina mercantile.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli Ministri, onorevoli senatori, desidero, anzitutto, ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in questa discussione, tanto gli onorevoli senatori che fanno parte dei partiti del Governo, quanto gli onorevoli senatori dell'opposizione. Ma desidero particolarmente ringraziare i senatori Casardi e Aldisio, i quali sono intervenuti in questa discussione senza far pesare la loro indiscussa e indiscutibile competenza. E, a proposito di competenza, vorrei rivolgermi con molta deferenza al senatore Lanzetta, il quale ha sollevato tale problema parlando dei Ministri competenti e dei Ministri incompetenti.

Onorevole Lanzetta, se quello che lei ha osservato fosse partito dai banchi dell'estrema destra, lo avrei anche capito perchè è una tesi profondamente conservatrice quella dei Ministri tecnici o così detti competenti. Ma che un uomo di estrema sinistra, o che si crede tale, non veda che il problema non è tecnico, ma politico, ciò mi ha francamente stupito.

Pochi giorni fa un illustre membro di questa assemblea, il più illustre, il senatore Benedetto Croce, ha sollevato sulla stampa italiana questo problema e ha fatto vedere come in tema di politica la vera competenza è la politica e che il Ministro va giudicato in funzione della sua linea politica. Ed è proprio in ragione di questo aspetto politico che vorrei prospettare un piccolo caso, che ho avuto

modo di constatare in questi pochi mesi da che mi occupo della Marina mercantile.

C'è un organismo che si occupa anche di questi problemi, che è formato da illustri competenti: parlo del Registro navale. Lì sono i migliori tecnici di scienza navale italiana; ci sono degli armatori che hanno una competenza profondissima nel loro ramo, ci sono degli assicuratori che sono esperti di tutte le sottigliezze del diritto marittimo. Ebbene tale fior fiore della tecnica italiana non riesce a mettersi d'accordo; e probabilmente ci vorrà un politico incompetente il quale, equilibrando le varie tendenze, formuli una soluzione che tenga presente i vari aspetti del problema.

È, perciò, da un punto di vista non tecnico che mi appresto ad esaminare il bilancio del mio Ministero. Non è un esame contabile quello che farò, non un esame di tecnica navale, ma un vero e proprio esame politico; e, del resto, se avrete la bontà di seguirmi, vedrete come è proprio sotto il profilo politico che vanno interpretate alcune voci di bilancio, e in particolar modo quella più importante che si riferisce allo stanziamento di 2 miliardi e mezzo a titolo di sovvenzioni per alcune società, quelle, cioè, di preminente interesse nazionale.

È la prima volta che un bilancio della Marina mercantile viene discusso di fronte al Parlamento; e il bilancio è stato accompagnato da una relazione importante, documentata, ampia e, dobbiamo riconoscerlo, che si sforza di essere obiettiva e che dimostra in chi l'ha redatta una sicura competenza nella materia.

Ma in questa relazione l'accento viene posto, con un particolare fervore, su uno dei fattori essenziali della vita marinara: viene posto con particolare fervore sull'armamento libero.

Io non ho da obiettare a questo criterio e faccio mie tutte le posizioni del relatore per quello che si riferisce a questo settore della Marina mercantile. Tuttavia, nel corso della esposizione, mi permetterò di ristabilire un certo equilibrio, ponendo a mia volta l'accento su alcuni aspetti essenziali della vita marinara che sono, sì, accennati nella relazione, ma non col rilievo con cui è presentato l'armamento libero. Questi aspetti sono: le società di preminente interesse nazionale, il naviglio minore, la gente del mare, i portuali e, in ultimo, i

pescatori. Si vedrà così che la Marina mercantile italiana è una grande famiglia in cui è necessario che il capo che la dirige, cioè il Ministro, consideri con eguale interesse e con eguale fervore tutti i suoi membri.

Così, per esempio, nella relazione si parla, come del resto è giusto, dello spirito di iniziativa dei grandi armatori, vale a dire dell'armamento libero. È un'osservazione esatta: è chiaro che si deve molto allo spirito di iniziativa dei grandi armatori, i quali esercitano un'azione, in un certo senso, insostituibile. Nell'altro ramo del Parlamento, un deputato mi rimproverava perchè, essendo io socialista, non mi ero orientato verso un sistema di nazionalizzazione dell'armamento. Io gli ho fatto osservare che anche nei Paesi retti dai socialisti si va molto cauti in questo settore, per ovvie ragioni. Infatti il mercato marittimo è un mercato internazionale; l'armatore deve in un certo senso cercare dei noli là dove sono redditizi e occorre, quindi, una certa libertà di manovra, che è difficile possa essere esercitata col controllo statale. Tutte le marine, e, per citare un esempio di particolare rilievo, quella norvegese, non si limitano a fare trasporti dalla madrepatria ad altri Paesi, ma tendono anche a collegare Paesi diversi; e questo non si può fare altro che con una grande libertà di manovra. Quindi le nazionalizzazioni si presentano in questi Paesi molto difficili.

Siamo d'accordo nell'assecondare lo spirito di iniziativa del nostro armamento, ma nella relazione, pur sottolineando ciò che lo Stato ha fatto per incoraggiare questo spirito di iniziativa, non mi sembra che sia dato un grande rilievo a quello che rappresenta l'intervento della collettività in questo settore. Si dice, per esempio, che l'armamento libero è riuscito ad avere un certo numero di navi « Liberty » a condizioni vantaggiose dagli Stati Uniti. È esatto: si deve alla buona volontà e al fiuto di chi ha capito che si trattava di un buon affare, cioè all'armamento libero, l'acquisto delle navi, mentre altri che avrebbero dovuto avere lo stesso fiuto, come i dirigenti delle cooperative marittime, si sono fatti sfuggire l'occasione.

Ciò non toglie, però, che ciò è dovuto, oltre che all'iniziativa e al fiuto armatoriali, anche,

ed essenzialmente, ad un certo merito collettivo, perchè certamente il Governo americano non ha concesso le navi per la bella faccia degli armatori, ma per un riconoscimento verso il popolo italiano dello sforzo da esso compiuto.

Sono i partigiani che hanno guadagnato queste navi dall'America, perchè senza questo sforzo del popolo italiano e senza questo patriottismo probabilmente l'America non avrebbe compiuto di sua iniziativa un gesto generoso nei nostri confronti. Ed in questo modo l'armamento nazionale si è arricchito di tale naviglio; ma non dimentichiamo che il merito principale e maggiore deve essere riportato a tutto il popolo italiano. (*Approvazioni*).

Ed ora voglio dire che è opportuno che si sappia quello che lo Stato ha fatto per incoraggiare tutte queste iniziative; è opportuno che si sappia quali sono stati i sacrifici che la collettività intera ha dovuto sopportare, sacrifici che sono stati compensati dai benefici che la collettività ha ricavato e ricava dall'esercizio di queste navi. Ma è bene che il Senato sappia quello che si è fatto, perchè non si creda che tutto ciò sia avvenuto senza che lo Stato sia a sua volta intervenuto in modo abbastanza efficace.

Conoscete tutti il decreto 779 che ha autorizzato una spesa di cinque miliardi. Si tratta di un aggiornamento della legge Benni, che ha favorito la costruzione di nuovo naviglio: in generale si tratta di navi che erano già in costruzione nel 1943 e che in gran parte sono state distrutte o gravemente danneggiate dalla guerra. Tuttavia questi contributi dello Stato hanno servito per incoraggiare l'iniziativa degli armatori. C'è poi il contributo della legge 686 che si riferisce ai recuperi: se non erro, fu l'Ammiraglio De Courten il promotore di questa legge, che, con due miliardi e mezzo, integrati con un altro miliardo non ancora stanziato nel corso di quest'anno, ha consentito di rimettere in efficienza navi e galleggianti per circa 400 mila tonnellate. Il diritto di intervento dello Stato ha poi permesso agli armatori italiani di acquistare all'estero navi usate per un importo di un milione e 446 mila tonnellate: quelle « Liberty » di cui parlavo poco fa.

Non vi do i nomi e non vi do l'elenco di queste navi, che, del resto, potrete trovare

in qualsiasi pubblicazione marinara. Non vi leggerò la lista del tonnello, ma mi limiterò a farvi osservare che per facilitare l'acquisto di dette navi gli acquirenti furono esonerati dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata, furono esonerati dalla tassa di registro e la tassa doganale di importazione fu ridotta dal 10 al 2 per cento, così che gli armatori, invece di pagare il 16 per cento, hanno pagato il 2 per cento. Questo è un beneficio notevole.

Lo Stato è intervenuto inoltre anticipando agli armatori la prima quota in dollari e consentendo la garanzia statale per il pagamento delle altre quote, e cioè del debito assunto dagli armatori nei confronti degli americani. E, se per un eventuale tracollo dei noli la gestione delle « Liberty » dovesse diventare deficitaria e gli armatori si trovassero in difficoltà per il pagamento del debito residuale, entrarebbe in funzione la garanzia statale. E anche questo è un beneficio assai rilevante.

Nei riguardi poi degli acquisti che gli armatori hanno fatto direttamente per altre navi, anche in tal caso lo Stato ha concesso agevolazioni notevoli, avendo messo a disposizione della Confederazione italiana degli armatori un fondo di un milione di dollari perchè si rendesse possibile effettuare prestiti a quegli armatori sinistrati dalla guerra che avevano bisogno di valuta per pagare le anticipazioni. E fu consentito agli armatori di utilizzare il 100 per cento prima ed il 50 per cento poi dei noli, sempre in valuta, provenienti dall'esercizio delle navi, per saldare il prezzo delle unità stesse. E questi aiuti sono stati distribuiti, è equo dirlo, con un criterio di giustizia.

L'onorevole Aldisio, ieri, parlando e rispondendo ad una osservazione, mi pare, dell'estrema sinistra, faceva notare che queste distribuzioni si sono verificate con un criterio di equità ed io posso confermare che così è. Però per la forza delle cose, indipendentemente dalla volontà degli uomini, siccome si trattava prevalentemente di navi da carico (perchè, purtroppo, non vi è stata disponibilità di navi da passeggeri) coloro che ne hanno avuto beneficio maggiore sono stati quelli che esercitavano traffici con navi da carico, ossia gli armatori liberi. Tutto ciò dico non per muovere rimproveri a nessuno, ma per lumeggiare la situazione del bilancio e per farvi vedere la

ragione dello stanziamento di due miliardi e mezzo a favore delle società di preminente interesse nazionale che non hanno potuto essere favorite, anzi sono state danneggiate da questa situazione; le società suddette gestivano, infatti, navi prevalentemente da passeggeri e queste navi, come ho già accennato, non si sono trovate.

Una cifra significativa, che vi spiega l'aspetto politico di questo bilancio e la ragione di questo stanziamento di due miliardi e mezzo, in cui, in fondo, il bilancio si riassume, voi la trovate in questo indice. L'armamento di linea che apparteneva alle società di preminente interesse nazionale è andato quasi tutto distrutto. Guardate, infatti, quali sono oggi le proporzioni del naviglio che è gestito dagli armatori liberi e di quello che è gestito dalle società di preminente interesse nazionale: comparando i dati di prima della guerra con i dati di adesso, voi avrete un quadro molto chiaro. Prima della guerra l'armamento libero controllava il 59 per cento del tonnello mercantile disponibile; la Finmare, insieme ad enti o amministrazioni statali, controllava il rimanente 41 per cento. Si aveva così un certo equilibrio. Sapete quale è la situazione attuale determinata dalle circostanze indipendenti dalla volontà degli uomini? La situazione è questa: che cioè mentre prima della guerra, come ho detto, l'armamento libero controllava il 59 per cento, oggi controlla l'83 per cento, e la Finmare il 17 per cento. Questo squilibrio enorme spiega lo stanziamento di due miliardi e mezzo per le società di preminente interesse nazionale; perchè esse appunto si trovano oggi in condizioni di dover chiedere allo Stato una maggiore integrazione dei loro bilanci. Muovere una critica a queste società senza considerare che esse prima della guerra controllavano il 41 per cento del naviglio nazionale e oggi appena il 17 per cento è venir meno ad un esame obiettivo della cosa. Quindi, onorevole Lanzetta, il bilancio non è tecnico ma politico, ed è sull'analisi politica che noi troviamo la spiegazione del contributo alle società del gruppo Finmare.

LANZETTA. Noi abbiamo difeso la Finmare!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Qui non è il caso di fare la storia della Finmare, di questo organismo che ha attra-

versato tutte le vicende dell'ultimo periodo. È necessario però precisare alcune circostanze fondamentali. Alcune le ho già precisate, che danno questo indice comparativo delle percentuali di oggi, di fronte al periodo dell'anteguerra. Queste società (che) avevano 205 unità, prima della guerra, per un milione e 354 mila tonnellate di stazza lorda sono scese nel 1944 a 17 navi con 120 mila tonnellate. È stata una decimazione totale, il 91 per cento del tonnellaggio di queste società essendo stato distrutto. Queste cifre bastano da sole a denunciare la gravità del problema ed a imporre in tutta la sua vastità quello della ricostruzione.

Tuttavia si sono già fatte in questo settore, delle società di preminente interesse nazionale, progressi notevoli. Negli ultimi due anni il traffico internazionale passeggeri delle suddette quattro società si è più che quadruplicato, passando da 22.653 passeggeri nel periodo 1° luglio 1946-30 giugno 1947, a 98 mila viaggiatori nel periodo corrispondente dell'anno successivo; si è più che triplicata la quantità delle merci trasportate, passando da 486 mila tonnellate ad un milione 240 mila tonnellate ed il numero delle navi è salito a 55.

Abbiamo dunque un progresso notevole che però non è ancora sufficiente per gestire in modo normale i necessari servizi; e questo spiega perchè delle quattro società una sola, l'« Italia », che è riuscita ad avere il maggior numero di navi ed esercita le linee più redditizie, abbia raggiunto non solo il pareggio, ma abbia avuto in quest'anno utili notevoli. Purtroppo le altre società si trovano in condizioni molto diverse e gravi; ma siamo convinti che, quando queste società riavessero i loro traffici, le loro linee e le loro navi, la loro gestione non peserebbe sul contribuente, come pesa su questo bilancio.

A tale proposito io vorrei rilevare — rinunzio a citare altre cifre su questo problema perchè si possono trovare in tutte le pubblicazioni che si occupano di Marina mercantile — vorrei far rilevare come il nostro ottimismo circa i futuri sviluppi delle quattro società di preminente interesse nazionale non esclude una volontà di riorganizzazione di questi istituti.

Mi riferisco qui ad un problema molto delicato che è stato sollevato anche ieri appassio-

natamente dal relatore quando, nell'ultima parte della sua esposizione, ha letto sulla rivista « La Marina Mercantile » alcuni articoli che si riferiscono ad accordi di carattere sindacale stipulati tra la Confederazione dell'armamento e la Confederazione del lavoro, che avevano per scopo di risolvere i problemi del personale di queste società.

Il problema della Finmare come si pone dal punto di vista del personale? Si pone così: queste società hanno un numero di dipendenti eccessivo: oltre cinquemila dipendenti, quando basterebbero loro probabilmente quattromila; occorrerebbe, cioè, una riduzione del 20 per cento.

In fondo, il caso della Finmare, e cioè delle quattro società, non è che un caso particolare di quello più vasto dell'economia italiana. L'onorevole relatore, forse senza avvedersene, ha toccato proprio il punto cruciale che interessa il Paese non solo sotto il profilo economico, ma anche sotto quello politico e sociale: il problema dei costi.

Questo problema dei costi è quello che si è presentato al Ministro della marina mercantile il giorno che si è trovato a doversi occupare di tali faccende. Mi sono proposto il problema in questi termini: vi sono queste società che hanno una pleora di personale; vi è una soluzione che suggeriscono i reazionari e che nessun Governo democratico può accettare, soluzione brutale che consiste nel dire: eliminiamo il personale superfluo, non occupiamocene più e poniamoci su una base razionale. Avrei dovuto, in altri termini, mandare a chiamare i comandanti delle navi, per esempio il comandante del « Rex », che lottarono tutta la vita contro le furie del mare, che hanno rischiato la loro vita per trasportare decine e decine di migliaia di passeggeri sui loro battelli e avrei dovuto dire a questi vecchi capitani: « Avete lavorato tutta la vita per la società, con vostro sacrificio; non abbiamo più bisogno di voi, andate via ». Un uomo che abbia un po' di senso della democrazia non può accettare questa soluzione.

Vi è un'altra soluzione che io chiamerò di pigrizia: poichè, evidentemente, non si può mandarlo via, teniamo questo personale, paghiamolo e aspettiamo gli eventi; forse si presenterà in seguito qualche cambiamento di

situazione. E questa era la soluzione accettata fino al momento in cui sono andato al Ministero della marina mercantile. Ma in questa maniera si avrebbe avuta una pleora di personale che avrebbe continuato a gravare sulle gestioni di queste società ed avrebbe rovinato tutto il loro sistema economico.

Ed allora quale è la soluzione razionale? Quella di avere il coraggio di affrontare il problema, risolverlo, allontanando il personale esuberante dalle società senza un sacrificio eccessivo per il personale stesso. Ed allora che cosa ho fatto? Ho convocato le Commissioni del personale di queste società e, riuniti attorno ad un tavolo con gli armatori, abbiamo discusso per due mesi (certe volte le discussioni si sono protratte sino alle cinque di mattina) ed abbiamo deciso, dopo avere sentito tutti gli interessati, che era utile fare un grosso sacrificio immediato di bilancio, impostando, cioè, sul bilancio delle cifre veramente notevoli per dare una quiescenza decente a questi uomini che dovevano allontanarsi e risanando in tale maniera la situazione per gli anni a venire.

Abbiamo accettato questo criterio, con la perfetta coscienza del sacrificio che esso ci imponeva, perchè il sacrificio immediato di bilancio, necessario per poter dare a questa gente delle quiescenze umane e legittime, avrebbe portato una riduzione di personale, che avrebbe in seguito reso le gestioni future più facili. Il relatore ieri sera ha citato delle cifre che sono in parte esatte: una spesa immediata di 700 milioni ed un accantonamento di 2 miliardi stanziati a favore di 580 persone che vengono allontanate. Ciò porterà, naturalmente a lunga scadenza, a dei benefici che deriveranno dalla diminuzione dei costi. Questa era l'unica soluzione che noi Ministri democratici di questo Governo potessimo accettare perchè, infatti, non potevamo risolvere il problema della pleora del personale licenziando brutalmente queste persone senza preoccuparci della loro sorte. Nessuno dei Ministri che fanno parte di questo Governo avrebbe accettato tale tesi. Noi abbiamo affrontato il problema con coraggio e mi meraviglia che proprio qui esso sia stato sollevato. L'averlo risolto è forse l'unico merito di questo Ministero della marina mercantile e di chi ha l'onore di presiederlo in questo momento.

Vorrei accennare ad un altro problema, dopo aver trattato quello della marina libera e delle società di preminente interesse nazionale: a quello che riguarda un altro dei fattori essenziali della marina italiana, e cioè il naviglio minore.

Abbiamo tutti ascoltato con grande interesse il discorso che ha tenuto ieri il senatore Aldisio, là dove, nella sua competenza, ha messo l'accento su questo problema; e debbo dire che io consento con tutto ciò che l'onorevole Aldisio ha dichiarato. Il Ministero della marina mercantile si occupa di questo problema da sempre. Le ragioni della crisi del naviglio di cabotaggio voi le conoscete e non posso avere la pretesa qui in questa rapida esposizione di farne una analisi compiuta. Voglio soltanto dirvi quali sono le linee generali della politica con le quali noi cerchiamo di orientarci su questo problema; naturalmente, onorevole Lanzetta, tutto ciò è politica non è tecnica.

C'è il problema delle tariffe ferroviarie che è stato sollevato molte volte ed esaminato a fondo. Il Ministro Corbellini è già entrato nel nostro ordine di idee. Ho già detto di ritenere che, qualora questo problema delle tariffe ferroviarie fosse risolto, un certo miglioramento nella situazione del naviglio minore si potrebbe realizzare.

Il secondo aspetto del problema è quello di una maggiore comprensione dei bisogni di quel naviglio, bisogni che debbono essere riconosciuti dallo stesso naviglio maggiore. C'è anche qui, onorevole Lanzetta, una lotta politica; e lei vede che la tecnica non entra mai in queste cose. Tra il grosso armamento ed il piccolo armamento noi pensiamo che il dovere del Ministro della marina mercantile in questo settore sia di fare opera di mediazione, di non giocare tra le rivalità esistenti, ma di tentare, invece, di moderare gli interessi contrastanti seguendo una linea di conciliazione: linea che si può concretare in un accordo per cui il naviglio maggiore rinunci al trasporto di certe merci, che possono essere più utilmente trasportate dal naviglio minore.

C'è poi il problema delle spese portuali, che interessa molto il naviglio minore. È chiaro che è difficile applicare ad esso le stesse tariffe che si applicano alle navi di grosso tonnellaggio.

C'è infine la questione salariale. Voi sapete che si sono applicate al naviglio minore gli stessi contratti salariali che sono stati applicati al naviglio di grosso tonnello; e dal punto di vista umano la cosa è più che legittima. Anzi io direi che, sotto questo aspetto, bisognerebbe pagare di più gli equipaggi che navigano su piccoli battelli, che quelli che navigano su navi di grande tonnello. Ma dal punto di vista economico ciò non è naturalmente possibile. C'è anche qui un contrasto fra morale ed interesse. È chiaro che chi rischia la vita sui piccoli battelli, poco sicuri, deve essere pagato meglio; ma i fattori economici della gestione non possono permettere questo.

C'è poi il problema, che è stato sollevato e dall'estrema sinistra e dall'estrema destra: il problema dell'imbarco e dello scarico delle merci. In un primo tempo per le navi di piccolo cabotaggio era lo stesso personale di bordo che effettuava nei porti il carico e lo scarico delle merci, ma poi queste operazioni sono state affidate ai lavoratori portuali come per le grandi navi.

Ora, mentre per il naviglio superiore alle 500 tonnellate tale sistema è accettabile, per quello inferiore, invece, il sistema stesso non è tollerabile, perchè comporta spese eccessive: dovremo, perciò, rivedere il problema. Io non mi sono rivolto ai tecnici, ma mi sono preso la cura di andare a parlare con gli stessi marinai per sentire cosa pensassero della questione e debbo dire che non posso, su questo punto, accettare la tesi che ho sentito esporre dalla estrema destra e dal centro, perchè ho l'impressione che ormai si è entrati nell'ordine di idee che chi fa il marinaio non debba fare lo scaricatore, e viceversa. Anche su questo terreno bisogna esaminare il problema sotto l'aspetto della conciliazione dei vari interessi e, se troveremo una soluzione soddisfacente, saremo ben lieti di poterla mettere in pratica.

Per la gente del mare, altro fattore essenziale della Marina mercantile — poichè oltre all'iniziativa fervida degli armatori bisogna tener conto anche dello spirito di collaborazione di questa meravigliosa massa di lavoratori che sono i marittimi — noi abbiamo sul tappeto diversi problemi. Quale è anche qui a politica che noi seguiamo per risolverli?

Noi ci siamo messi al di sopra delle nostre ideologie, di fronte a tali problemi. Abbiamo considerato l'interesse dei marittimi, l'interesse della gente del mare; ma abbiamo considerato anche l'esigenza economica per una sana gestione armatoriale ed abbiamo chiamato gli uni e gli altri per cercar di trovare una soluzione. Il problema grosso è quello dell'avvicendamento. Si tratta di questo: ad un certo momento, per la distruzione delle navi, i nostri meravigliosi marinai si sono trovati in gran parte disoccupati. Ed allora, con lo spirito di solidarietà che anima questa categoria di lavoratori, essi stessi hanno deciso, con un accordo, di avvicinarsi a bordo delle navi secondo un determinato criterio; e questo criterio di avvicendamento è stato applicato fino ad oggi e probabilmente dovrà essere applicato ancora per qualche tempo. Però è un criterio che risponde a delle ragioni che, se depongono a favore dello spirito di solidarietà della classe marinara, urtano contro l'evidente interesse delle categorie economiche. È chiaro, infatti, che io, se sostituissi ogni 12 mesi un comandante, non avrei una gestione della nave così normale, come invece l'avrei se colui che comanda una nave ha la certezza di poterla comandare sempre. Ad ogni modo cercherò di risolvere il problema. Questo problema andrà risolto con la comprensione di tutti gli interessati e con uno sforzo economico da parte di coloro che sono in grado di sopportarlo. Ce ne stiamo oggi occupando e penso che una soluzione equa potrà essere trovata.

C'è infine un'altra categoria di importanza essenziale per la vita della Marina mercantile, cioè la categoria dei portuali. Debbo riconoscere, per il periodo in cui ho avuto l'onore di occuparmi di questo problema, che tale categoria di lavoratori sa operare con grande senso di responsabilità. Ho già riferito nell'altro ramo del Parlamento quale è la situazione di monopolio in cui vengono a trovarsi questi lavoratori: si tratta di poche migliaia di lavoratori, 20-25 mila, che praticamente controllano tutte le merci che si imbarcano e si sbarcano in Italia, — uomini, quindi, che, se volessero, avendo una condizione quasi di monopolio, potrebbero imporre cifre esose, potrebbero sbarrare il traffico, soffocare la vita economica del Paese. Ebbene, io non ho avuto,

da quando sono Ministro, nessuna sensazione che ci fosse da parte di questa classe lavoratrice un desiderio di approfittare della sua situazione di monopolio per imporre i propri interessi di categoria sugli interessi generali.

Si è sollevato qui il problema dei portuali in termini che mi paiono piuttosto astratti. Qualcuno della destra e del centro, ho sentito ieri, ha parlato e avanzato la tesi della libertà del lavoro — vale a dire che bisogna rompere questa forma di monopolio medioevale e vedere di stabilire una libera concorrenza in questo settore. Se ci fosse veramente una abbondanza di lavoro, è probabile che questa tesi avrebbe una certa ragione di essere considerata; ma nella situazione attuale, con un traffico limitato, stabilire la libertà di lavoro è cosa veramente molto pericolosa in quei settori i quali non vanno giudicati alla stregua degli altri dell'economia nazionale. Sono settori, questi, che hanno, oltre a una lunga tradizione, una particolare importanza e delicatezza, perchè i porti si debbono considerare stabilimenti d'interesse pubblico che esigono maestranze specializzate e sottoposte ad una rigida disciplina. Secondo lo spirito che ha animato gli oratori che si sono occupati di questo problema parlando dai settori di destra, io penso che bisogna andare in questa materia con molta prudenza. Neanche si può accettare il criterio, espresso dagli oratori dei banchi di estrema sinistra, di sopprimere alcune forme di controllo che mi paiono legittime, spostando cioè il controllo alle compagnie portuali. Lasciate che il Ministero, anche in questo caso, moderi le diversi correnti, i diversi interessi e le diverse tendenze e trovi, a mano a mano, una situazione di conciliazione.

Mi pare che allo stato attuale delle cose le compagnie portuali funzionino abbastanza bene. Critiche ci sono e ci saranno sempre! Il lavoro si fa e si fa con regolarità, in linea generale; non penso che sia il caso di innovare, in questa materia, senza avere approfondito la materia stessa e senza aver ponderato la natura del problema. Ce ne stiamo occupando: se avessimo idee nuove in questa materia, ci affretteremmo a riferirle agli interessati, armatori, portuali ecc., per vedere di trovare una soluzione vantaggiosa.

Un altro aspetto del problema che è stato discusso e che ha più interessato è stato

quello della pesca: problema politico e, dico di più, problema di politica estera, più che di politica interna. Si può discutere quanto si vuole sulla pesca, dimostrare che la colpa è degli stanziamenti insufficienti del bilancio, perchè non si possono perseguire i frodatori, coloro che pescano con la dinamite, e via discorrendo. Onorevoli senatori, il problema è molto più grave! Se non fosse che un problema di polizia, che potesse essere risolto con uno stanziamento di qualche milione in più, credete che il Ministero della marina mercantile non ci avrebbe pensato? È un problema politico molto più grave: la verità è che le coste italiane non sono eccessivamente pescose. I nostri pescatori andavano prima sulle coste della Dalmazia e della Tunisia: oggi non ci possono più andare, purtroppo, per delle ragioni politiche. La pesca sulle coste dalmate è praticamente impossibile e la pesca sulle coste tunisine è resa estremamente difficile. Ogni giorno riceviamo fonogrammi che ci annunciano il sequestro di moto pescherecci sulla coste tunisine e dalmate.

Noi interessiamo della cosa il Ministero degli esteri e abbiamo potuto constatare con quanto zelo questo Dicastero si occupa di questo problema; ma, fin tanto che non avremo ristabilito rapporti di armonia e concordia con tutte le nazioni mediterranee, noi non lo potremo risolvere in maniera razionale. Potremo dare aiuti, palliativi, ma non lo potremo risolvere.

Vorrei — prima di accennare ai veri e propri problemi delle varie branche della politica economica marinara, quelli, cioè, che veramente hanno un interesse di carattere nazionale (perchè finora non ho parlato che dei problemi che interessano alcune categorie altamente rispettabili, ma limitate) — vorrei parlarvi rapidamente degli strumenti dei quali ci serviamo per questa politica generale, della quale farò un cenno dopo. Questi strumenti sono essenzialmente: il Ministero della marina mercantile nei suoi organi centrali e periferici, il Consiglio superiore della marina e, aggiungerei, anche il Registro navale. Vorrei parlarvi brevissimamente di questi organismi, per dirvi quale è la politica che noi seguiamo al riguardo.

Per quello che si riferisce al Ministero della marina mercantile, che è l'organismo che presiedo e che dirigo, è evidente che esiste la necessità di dargli una organizzazione più

razionale. Il problema essenziale per questo Ministero oggi, e che è stato sollevato da parecchi oratori di questa Assemblea, è la riorganizzazione dei servizi tecnici.

Pure essendo un profano in materia di tecnica navale, mi sono reso conto subito che un Ministero della marina mercantile, il quale deve controllare, come dovrà fare tra breve, stanziamenti di decine e decine di miliardi per costruzioni navali, è chiaro che deve fare ciò con conoscenza di causa; ed è evidente che per valutare il costo di queste navi costruite nei vari cantieri occorra una alta competenza tecnica. Esiste un Ufficio tecnico della Marina mercantile; ma tale Ufficio tecnico, pure essendo composto di uomini competenti, non ha però quella struttura che sarebbe necessaria per renderlo adeguato ai compiti più importanti cui è destinato.

Primo problema, perciò, che si pone per il Ministero è una migliore riorganizzazione dell'Ufficio tecnico, chiamando a dirigerlo una persona di indiscusso valore e dandogli, nei confronti degli altri uffici, quella stessa autorità senza della quale non potrebbe esercitare le sue funzioni.

Anche questo è un problema politico; e cerchiamo di risolverlo ispirandoci solo a quelli che sono gli interessi collettivi. Mi riservo di presentare quanto prima ai due rami del Parlamento un disegno di legge che darà un assetto conveniente a tutti i servizi del mio Ministero.

Dovrei parlarvi poi dell'ordinamento periferico, ma anche questo aspetto del problema mi riservo di discuterlo di fronte all'Assemblea quando avrò presentato il progetto di riordinamento generale della Marina mercantile.

E vorrei parlarvi ora del Registro navale. Anche questo è un problema squisitamente politico. Ho fatto presente all'inizio della mia rapida esposizione come un certo numero di autorevoli personalità, tutte estremamente competenti nel loro ramo, non riescano a trovare una linea per conciliare i loro indirizzi. Dovrò intervenire, perciò, per trovare una soluzione che risponda agli interessi collettivi. Quale è il problema che si pone oggi per il Registro navale? Il problema è questo. Le due tendenze che prevalgono in tutti i Paesi del mondo sono le seguenti: c'è chi pensa

che questo istituto debba avere un carattere puramente privatistico e c'è chi pensa, invece, che l'istituto debba avere un carattere pubblicistico. Anche questo è problema squisitamente politico. Ci sono alcuni gruppi interessati, dell'armamento e degli enti assicurativi, i quali mettono l'accento sull'aspetto privatistico dell'organismo, nel senso che sia formato unicamente da coloro che hanno interessi diretti in questa materia, come è accaduto, per esempio, in origine per il Lloyd's Register inglese, che è nato proprio dall'accordo di tutte le categorie strettamente interessate. Io non penso che questa soluzione, diciamo così, classica inglese sia applicabile nel nostro Paese. Tale soluzione, che ha dato dei risultati eccellenti in Inghilterra, in Italia non può essere applicata per una semplice ragione: che, a parte la differenza di mentalità e di costumi, in Italia lo Stato è, in fondo, indirettamente, un armatore. Attraverso le società di preminente interesse nazionale lo Stato ha una gestione indiretta nel campo dell'armamento. C'è poi un'altra cosa: mentre nel mondo inglese i cantieri producono a costi economici e lo Stato non interviene quasi mai per sovvenzionare la Marina, in Italia ciò non avviene. C'è dunque un contributo della collettività, sia pure attraverso l'aiuto ai cantieri, che implica una necessità di controllo. Pertanto non possiamo accettare un criterio privatistico in questo settore; ma dovremo armonizzare i legittimi interessi delle categorie interessate con quelli che sono gli interessi della collettività. Il problema c'è. Io me lo sono trovato di fronte appena fui posto a capo del Ministero; e ho sospeso per il momento le funzioni della Commissione che era stata nominata per l'esame delle riforme da apportare al Registro, riservandomi di analizzare più a fondo la questione. Cercherò di trovare una conciliazione senza porre l'accento nè sull'uno, nè sull'altro degli aspetti del problema.

Il problema del Registro navale è molto importante, perchè investe profondamente gli interessi marinari del Paese. L'Italia si trova di fronte a dei colossi come le società di classificazione inglesi e americane, e sente che attraverso l'autorità di queste grandi forze internazionali si viene ad avere, non dico un controllo sulla Marina mercantile italiana, ma

un « regard », come dicono i francesi. Noi preferiremmo che l'autorità del Registro navale fosse così alta, da determinare un certo prestigio per la nostra Marina. È dunque con un carattere di dignità nazionale che noi intendiamo esaminare e risolvere il problema.

Anche al Consiglio superiore della marina mercantile, e cioè al più alto organo consultivo del mio Ministero, dedicherò il mio interessamento per renderlo più aderente alle effettive esigenze della vita marinara, chiamando a parteciparvi i rappresentanti delle categorie interessate che oggi sono escluse.

Abbiamo esaminato molto sommariamente gli strumenti della nostra politica; vediamo ora qual'è questa nostra politica. Non occorre che io dimostri la necessità dell'Italia di avere una flotta mercantile. Le cifre sono state date e io non le ripeterò. Un Paese come il nostro, che ha una grande massa di emigranti i quali debbono assolutamente partire, ha necessità di avere una flotta di linea. Un Paese che non può vivere di vita autarchica e ha bisogno di scambi commerciali frequenti non può fare a meno di una flotta commerciale importante. È chiaro che quanto più debole sarà la nostra flotta, tanto più alti saranno i noli da pagare agli altri Paesi. Di qui il nostro interesse ad avere una flotta numerosa.

Si è parlato ieri di coscienza marinara. È evidente che l'Italia ha bisogno di questa coscienza. Se non avremo una flotta mercantile notevole, non riusciremo ad avere dei fattori di equilibrio nella bilancia dei pagamenti. In questo settore non possiamo avere la pretesa di battere Paesi più privilegiati, nè quella di poter superare dei piccoli Paesi, come la Norvegia che avrà 6 milioni di tonnellate di navi nuove. I cantieri inglesi ed in parte anche i cantieri svedesi lavorano per la Marina norvegese. Questo piccolo Paese, di 4 o 5 milioni di abitanti, avrà tra breve una flotta che supererà in qualità probabilmente tutte le altre flotte del mondo, dopo naturalmente quella britannica.

Noi non possiamo assistere indifferenti a tutto questo sviluppo delle Marine degli altri Paesi. L'America stessa, la quale per lunghi decenni era rimasta estranea alle competizioni marinare, è entrata anch'essa in questo ordine di idee in seguito alla prima guerra

mondiale e soprattutto in seguito alla seconda guerra mondiale. Si è trovata così ad essere il primo Paese del mondo dal punto di vista del tonnellaggio della marina mercantile. Paragonate i nostri due milioni di tonnellate con i cinquanta milioni della Marina americana ed avrete un'idea della vastità dei problemi che dobbiamo risolvere.

Noi ci metteremo su questa strada delle costruzioni con un senso di sana moderazione, tenendo conto delle scarse possibilità del nostro bilancio, senza pensare di costruire naviglio di lusso, ma naviglio di qualità, che possa sopperire ai bisogni, in parte almeno, della nostra emigrazione e dei nostri traffici: un naviglio che possa avere una gestione economicamente utile ed attiva.

È di imminente presentazione al Parlamento il provvedimento per la costruzione di 260 mila tonnellate di naviglio che comporta per lo Stato l'onere di 34 miliardi ripartito in un biennio. Nel corso della discussione parlamentare del nuovo progetto io mi riservo di fare un esame più accurato e più approfondito di tutta la politica delle costruzioni ed in questo esame sarà possibile vedere nei dettagli l'aspetto dei vari problemi.

Consentitemi ora che vi parli brevissimamente di quelli che sono gli aspetti, non più nazionali, ma generali ed internazionali del problema della politica della marina mercantile. Vorrei parlarvi dei noli; ma prima che dei noli, voglio parlarvi di quello che ci interessa maggiormente dal punto di vista economico, dato che le navi non le dobbiamo considerare come uno strumento di retorica marinaresca, come erano viste dai poeti al principio di questo secolo. Esse sono dei veri magazzini di merce viaggiante ed i marinai non sono degli eroi da leggenda, ma i collaboratori degli armatori e dei commercianti: gente pratica che tratta gli affari, se volete proprio che li definisca con termini appropriati.

E questo è il vero spirito marinaresco. La marina mercantile non deve essere considerata come una marina romantica, ma una cosa pratica, nel senso economico della parola. Ed il problema che interessa veramente e maggiormente la marina è il problema dei noli. Noi come italiani abbiamo interessi contraddittori

su questo problema. Siccome noi abbiamo delle importazioni che superano le esportazioni, è perciò nostro interesse generale perchè i noli non vadano troppo alti. Siccome la bilancia dei pagamenti è praticamente passiva dato questo squilibrio tra le importazioni e le esportazioni, noi abbiamo interesse a che i noli si mantengano su un livello equo. Se essi sono molto alti, la collettività nel suo complesso non ci guadagnerà niente.

Ma noi abbiamo anche interesse a che i noli non scendano così in basso da distruggere l'attività armatoriale, perchè allora si distruggerebbe un ramo importante dell'economia nazionale. Adesso i noli scendono; ed io mi auguro che non scendano troppo, ma che si stabilizzino ad un livello normale, in modo da permettere una gestione effettivamente economica, senza gravare eccessivamente sulla collettività. Il livello attuale, che è sceso sensibilmente, è ancora tale che permette di navigare, soprattutto a noi italiani che abbiamo in questo campo condizioni che mancano ad altre grandi marine, alcune delle quali, meglio attrezzate della nostra, sono costrette a chiedere prezzi politici per i noli perchè, in questo momento di noli bassi, non sono riuscite a superare le difficoltà di gestione. Questo per farvi vedere che la marina italiana è in grado di poter resistere alla concorrenza di marine meglio attrezzate. Questa politica dei noli noi la seguiamo molto attentamente e molto da vicino.

La nostra attività si svolge inoltre nel campo internazionale e partecipiamo a tutte le riunioni internazionali.

In questo momento le più importanti trattative si svolgono sul piano degli accordi di Parigi: abbiamo inviato a Parigi uno dei nostri migliori uomini, il generale Ingianni, che conosce la materia a fondo e che è in grado di agire con un senso di obiettività e con una competenza eccezionale. Noi discutiamo di questi problemi in seno a tutte le conferenze internazionali e cerchiamo di tutelare sempre, e nel modo migliore, gli interessi del nostro Paese.

Il problema principale che si pone adesso è il problema del 50 % del tonnellaggio per il trasporto delle merci E.R.P., oltre al problema dei pagamenti dei noli in dollari anzichè in lire italiane. Nella ricerca delle soluzioni di

questi problemi c'ispireremo sempre all'interesse generale.

Ho concluso sulla parte generale. Vorrei adesso rispondere brevemente ai vari oratori che hanno fatto delle critiche. Credo di aver già provveduto a ciò nel corso della esposizione; ma vorrei rispondere particolarmente all'onorevole Ruggeri il quale ha sollevato il problema dei costi dei cantieri. Ripeto all'onorevole Ruggeri che di questo problema tratteremo quando esamineremo a fondo il problema delle costruzioni navali. Debbo dire soltanto che il giorno in cui ho affrontato il problema delle costruzioni navali mi sono posto anche io il problema dei costi dei cantieri, ho cercato di vederci chiaro, e mi sono accorto che da ben 70 anni si discute su questo problema. Ho allora concluso che se si deve attendere altri 70 anni per risolvere il problema prima di iniziare le nuove costruzioni navali, preferisco, per il momento accantonarlo.

Evidentemente il problema del costo dei cantieri si pone; ma non ho la pretesa di risolverlo io, perchè, fra l'altro, investe più dicasteri.

Penso che potrà facilitarsi la soluzione facendo lavorare i cantieri; ma è una specie di circolo vizioso, poichè i cantieri non lavorano in quanto i costi sono molto alti, e se potessimo dare lavoro in pieno ai cantieri facilmente troveremmo la possibilità di razionalizzarli e di ridurre i costi ad un livello più economico.

L'onorevole Ruggeri ha sollevato il problema del Trascom, ossia di quell'ufficio che soprintendeva alle ripartizioni fra i vari porti dei carichi in arrivo. Anche questo è un problema che interessa molto il nostro Ministero, ma esso non riguarda solo la Marina mercantile, ma tutta la politica generale del Governo. Se noi della Marina mercantile siamo piuttosto favorevoli al Trascom — questa è la nostra opinione — occorrerà, tuttavia, sentire qual'è l'opinione degli altri dicasteri interessati.

Anche di questo problema ci stiamo occupando per trovare una via di conciliazione. Ora, però, non posso dare nessun affidamento su ciò.

Il senatore Lanzetta — cui ho già risposto in parte implicitamente nel corso della mia esposizione — ha fatto accenno al problema delle scuole marinare. Sono d'accordo che que-

ANNO 1948 - CV SEDUTA

DISCUSSIONI

29 OTTOBRE 1948

sto è un problema essenziale; e riferendomi a quanto è stato detto in genere a proposito della creazione di una nuova classe marinara, non posso che associarmi alle dichiarazioni di tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, facendo rilevare che una delle più importanti e delicate questioni che si pongono oggi alla Marina mercantile è quella del ringiovanimento della marineria: noi abbiamo oggi una classe di marinari vecchi e non abbiamo marinari giovani per sostituirli, perchè, a causa della disoccupazione, siamo riluttanti ad ammettere nuove reclute in questi ranghi per non aggravare la disoccupazione stessa.

In ogni modo, non possiamo escludere oggi dalla vita marittima le nuove generazioni che formeranno il nerbo della marina di domani. Il problema molto grosso da affrontare è l'eccesso di popolazione, che dobbiamo cercare di risolvere, per ora con dei palliativi e, speriamo, domani con criteri più razionali.

In merito al discorso del senatore Casardi io ho ascoltato attentamente quello che egli ha detto, data la sua seria competenza, e condivido perfettamente tutte le sue opinioni e le sue considerazioni sul problema della efficienza dell'amministrazione periferica portuale. Il Ministero si sta occupando di questo problema; non mi resta, quindi, che ringraziare il senatore Casardi per il contributo prezioso che ha portato con il suo intervento.

L'onorevole Anfossi ha preso parte alla discussione con un intervento importante sul problema cantieristico; infine ha sollevato la questione particolare del porto di Imperia. Penso che non sia questa la sede opportuna per occuparsi di ciò. Però posso dirgli che ce ne occuperemo in seguito, per quanto io abbia delle forti riserve da fare su alcuni punti del suo ordine del giorno.

Il senatore Raja mi pare che, tra l'altro, abbia posto il problema del piccolo armamento della pesca siciliana. Anche su di esso, onorevole Raja, posso dare i maggiori affidamenti; noi dobbiamo esaminare a fondo il problema, metterci d'accordo con il Ministero del lavoro, e trovare una soluzione che possa dare soddisfazione a tutte le sue giuste preoccupazioni.

L'onorevole Tartufoli ha sollevato un problema di carattere generale ed uno di carat-

tere particolare. Per quest'ultimo, e cioè per quello della pesca, non ho che da ripetere al senatore Tartufoli quello che ho già detto al senatore Anfossi.

Infine il senatore Tonello, il quale oltre ad uno spunto di carattere romantico ha anche avuto spunti di carattere concreto, ha sollevato il problema delle cooperative per quel che si riferisce ai pescatori, soprattutto dal punto di vista dell'approvvigionamento delle città. È un problema che si sta studiando; esso è molto importante e la sua soluzione merita tutta la nostra attenzione. Il pescatore si logora per pescare il suo prodotto, e questo prodotto passa nelle mani di speculatori che lo portano nelle città a prezzi eccessivi. Non bisogna esagerare però e fare della demagogia contro coloro che si dedicano a questa attività, perchè anche il loro lavoro richiede una esperienza tecnica particolare; tuttavia è evidente che l'attività delle cooperative in questo settore potrà dare dei risultati veramente importanti.

Ma, a parte questo accenno di carattere concreto, il senatore Tonello ha avuto uno spunto di carattere lirico, ricordando l'amore che avevamo entrambi per il mare quando eravamo in esilio a Tolone. È l'amore che tutti gli uomini liberi hanno per il mare; non è un'osservazione che faccio io, ma è di Baudelaire, il quale all'inizio di una sua famosa poesia dice: «L'uomo libero che sempre amerà il mare»; e ciò per rispondere liricamente alla poesia del senatore Tonello.

L'onorevole relatore ha accennato alla opportunità di istituire il Segretariato generale del Ministero della marina mercantile. Risponderò subito che la questione non è di mia competenza, e che si tratta, invece, di un problema di Governo. Solo due Ministeri per specifiche, particolari esigenze, sono entrati nell'ordine di idee di avere un segretariato generale; uno è il Ministero degli affari esteri e l'altro è il Ministero della difesa. Per tutti gli altri Ministeri il problema non è stato ancora sfiorato. Poichè però il relatore ha posto il problema in maniera specifica per il mio Ministero risponderò subito dicendo che la mia opinione non coincide con la sua, e che sono confortato in questa mia opinione da una autorità eccezionale, cioè dal parere della Commissione

per la riforma dell'amministrazione. Questa ha pubblicato una relazione che è stata distribuita da pochissimo tempo; non voglio annoiarvi con una lunga lettura, vi rimando alle pagine 45, 46, 47, dove gli onorevoli senatori potranno trovare la risposta al quesito. La sostanza della cosa è molto semplice ed è questa: è vero che nell'Amministrazione inglese esiste il Segretario generale, ma in Italia noi abbiamo un'altra mentalità. Se fosse possibile avere da noi funzionari veramente obbiettivi, e se fosse possibile avere Ministri i quali siano in grado di rispettare tale obbiettività assoluta dei loro dipendenti, le cose andrebbero in modo, oserei dire, perfetto. Se fosse possibile concepire la politica come materia tecnica, probabilmente avrebbe ragione il relatore. Ma la politica è politica, non è tecnica. Il Ministro ha un orientamento di carattere politico, onde delle due l'una: o il Segretario generale lo asseconda nella linea politica, e allora tutto va bene, ovvero non lo asseconda, e allora si pone il problema della sostituzione. Viene meno, perciò, l'argomento principale di coloro che sostengono la tesi del Segretario generale, quello, cioè, di garantire la continuità della gestione e del sistema. Il problema è molto complesso ed io, senza ripetermi, rimando gli onorevoli senatori alla lettura di questo importante documento, in cui troveranno, come ho già accennato, la risposta a quanto ha detto l'onorevole relatore.

E concludo, senza ricorrere alla mozione degli affetti, ringraziando ancora una volta gli onorevoli senatori che hanno voluto abbondare in suggerimenti così preziosi e che mi hanno ascoltato con tanta cordialità. Dichiaro che il piccolo incidente, che ha avuto luogo ieri, deve essere assolutamente dimenticato, e che io rimarrò al mio posto fino a quando avrò la fiducia del Presidente del Consiglio. (*Vivi applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE Prego ora l'onorevole Ministro di esprimere il proprio parere sugli ordini del giorno presentati. Primo è quello del senatore Anfossi.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Io posso accettare l'ordine del giorno del senatore Anfossi, ma a titolo di raccomandazione.

ANFOSSI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Seguono i tre ordini del giorno presentati dal senatore Tommasini.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Il primo ordine del giorno del senatore Tommasini circa il porto di Venezia posso accettarlo a titolo di raccomandazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tommasini.

TOMMASINI. Io ringrazio l'onorevole Ministro, perchè accetta il mio ordine del giorno come raccomandazione. Certamente mi sarebbe stato assai grato che egli lo avesse accettato come richiamo del Senato non a lui diretto, ma agli altri Ministri; il voto del Senato avrebbe in questo caso il significato di dare al Ministro della marina mercantile maggior vigore allo scopo di insistere presso i suoi colleghi per la risoluzione di questi problemi.

Ad ogni modo accetto di trasformarlo in raccomandazione.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Il secondo ordine del giorno dell'onorevole Tommasini è più delicato, perchè vi si parla di unificazione dei servizi, che sono distribuiti nei vari Ministeri. Essendo perciò un problema che riguarda anche altri Dicasteri io, per deferenza verso i miei colleghi, non posso interferire su tale argomento, benchè pensi anch'io che sia necessaria questa unificazione. È un problema di Governo; e perciò chiedo al senatore Tommasini di voler trasformare anche questo ordine del giorno in semplice raccomandazione.

TOMMASINI. Accetto.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Il terzo ordine del giorno riguardante la pesca, lo accetto come raccomandazione.

TOMMASINI. Concordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Tartufoli sulla Marina peschereccia, specie di medio e piccolo tonnello.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Accetto anche quest'ordine del giorno come raccomandazione. Debbo rilevare che in esso vi è un errore, poichè si parla di 280 mila tonnellate. Sono di meno, cioè 260 mila, però posso assicurare che nel progetto che sarà presentato al Parlamento, questo problema è considerato con interesse.

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno Ruggeri.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Accetto anche questo ordine del giorno

come raccomandazione, solamente nei punti 1° e 3°.

RUGGERI. Concordo, e raccomando soprattutto le modificazioni che riguardano i punti 1° e 3°.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Voccoli.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. La maggior parte, il 99 % delle cose esposte in quest'ordine del giorno sono già state tenute in considerazione nella elaborazione del progetto. Si vedrà, quindi, che il problema ha avuto un particolare rilievo nella stesura stessa della legge. In questo ordine del giorno si parla, inoltre, dei cantieri dell'Italia meridionale: io non ho nessuna difficoltà ad accettarlo come raccomandazione, quantunque la cosa sia già stata fatta.

VOCCOLI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue il primo degli ordini del giorno del Senatore Lanzetta, circa l'istruzione professionale marittima.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Lo posso accettare senz'altro a titolo di raccomandazione.

LANZETTA. Concordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Giardina.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione.

GIARDINA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIARDINA. Senza chiedere che il mio ordine del giorno sia posto ai voti penso che l'approvazione del Senato costituirebbe un voto di plauso al proposito dell'onorevole Ministro, in relazione a quanto è stato da lui affermato, della presentazione cioè, al più presto, al Parlamento di un disegno di legge per la riorganizzazione degli uffici tecnici.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Raja.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue il secondo ordine del giorno Lanzetta, circa l'unificazione dei servizi centrali della pesca.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. A questo proposito debbo rilevare che si tratta anche qui di un problema di Governo, e non del mio solo Ministero.

LANZETTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZETTA. Debbo far rilevare all'onorevole Ministro come l'ordine del giorno che io ho presentato è un ordine del giorno che riguarda specificatamente la pesca. Si tratta di un problema fondamentale, di quello, ossia, della unificazione dei servizi senza di che tutti gli altri problemi della pesca non si risolvono.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Ripeto che debbo fare le stesse riserve che ho formulato per il precedente ordine del giorno. È un problema interministeriale: non è di competenza specifica del mio Ministero. Accetto, quindi, l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno dell'onorevole Voccoli. Domando se il Governo lo accetta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Io sono favorevole a ciò che è espresso nell'ordine del giorno. Ripeto, però, che anche questo è un problema interministeriale, che non può essere risolto dal solo Ministero della marina mercantile. La richiesta è giustificata, almeno dal punto di vista degli interessi della categoria dei portuali. Lo accetto quindi come raccomandazione.

VOCCOLI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue il 3° ordine del giorno dell'onorevole Lanzetta, circa il ricorso a mezzi straordinari di bilancio per potenziare la Marina mercantile. Domando al Governo se lo accetta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Quest'ordine del giorno ci riporta alla questione del credito navale. È una questione fondamentale, che cercheremo di risolvere nel miglior modo. Accetto quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

LANZETTA. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Azara e Sanna Randaccio, per il miglioramento del servizio tra la Sardegna e Civitavecchia. Domando al Governo se li accetta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Azara sa quanto il Ministero si interessa a questo problema. Con il nuovo programma di costruzioni esso sarà risolto in modo razionale e completo. Oggi dobbiamo

accontentarci di soluzioni di ripiego. L'onorevole Azara sa come ci si è occupati del problema della « Mocengo » in questi giorni, e come ci sforziamo di dare al problema una soluzione soddisfacente. Accetto quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

AZARA. Accetto di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione; però vorrei pregare l'onorevole Ministro di fare ogni sforzo per condurre a soluzione il problema, che è gravissimo e urgente.

PRESIDENTE. Segue infine il 4° l'ordine del giorno dell'onorevole Lanzetta per agevolare la cooperazione dei lavoratori della piccola e media pesca. Domando al Governo se lo accetta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione.

LANZETTA. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Esauriti così gli ordini del giorno, procederemo alla votazione sul passaggio alla discussione dei capitoli del bilancio.

RICCI FEDERICO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Onorevoli colleghi, voterò a favore del bilancio perchè ho fiducia nell'opera dell'onorevole Ministro e della sua amministrazione.

Però, voglio fare alcune raccomandazioni: desidero cioè insistere vivamente che, nella formazione dei programmi e nella loro attuazione sia tenuta presente la situazione dei mercati internazionali, e quella dei traffici nazionali. Io ho sentito parlare, ieri, da vari oratori come avevo sentito parlare negli anni scorsi, colla stessa enfasi dei tempi fascisti, quasi le stesse frasi, riguardo alla coscienza marinara e all'iperbolico sviluppo della nostra marina.

Dove ci ha condotto questa enfasi? Dove ci ha condotti questa euforia? Io non parlo della guerra che non ha nulla a che fare con questo; ma alludo alle varie crisi nella marina mercantile, le quali crisi hanno cagionato perdite fortissime all'erario ed ai privati. Io ricordo, onorevoli colleghi, l'altro dopoguerra quando si esclamava « navi, navi », e si costruirono o si comprarono navi, e si pagarono prezzi elevatissimi. Fu una scossa alla nostra economia: lo Stato ci rimise parecchi miliardi, e gli armatori nazionali in parte andarono incontro al fallimento.

Poi ci fu una seconda euforia, verso il 1928-1930, e si costruirono navi tra l'altro le « frecce del mare », si acquistarono navi all'estero, e venne poi la crisi. Ricordo che il Ministro Ciano a me, che raccomandavo fin da allora prudenza, diceva che io ero affetto da pessimismo (la stessa frase mi disse amichevolmente l'onorevole Cappa) e che coprivo di un velo nero tutte le cose delle quali discutevo. Ma io credo che l'ottimismo non consista nel procurare affari cattivi al Paese, e quando il pessimismo difende l'economia nazionale, quando vi ammonisce dei pericoli verso i quali andate, penso che tale pessimismo sia da prendere in considerazione.

Ora osservo che nessuno degli oratori ha fatto un confronto con quelli che sono i progressi della marina mondiale, i quali progressi finiscono poi per avere una ripercussione anche sull'andamento degli affari nostri. Ora, onorevoli colleghi, la marina mondiale che nel 1914 era di 45 milioni di tonnellate e nel 1939 era di 68 milioni, oggi supera i 79 milioni, mentre il traffico nazionale è rimasto costante, ed anzi è forse diminuito. Di conseguenza si è avuto un ribasso fortissimo dei noli e vi sono navi inoperose in disarmo. A questo ribasso dei noli ha accennato anche l'onorevole Ministro. Ora il ribasso dei noli si accompagna al ribasso nel mercato internazionale delle materie prime, e come dissi l'altro giorno, ad un ottimo raccolto granario; ciò significa probabilità di ribasso di tutti i prezzi. In tali condizioni sarebbe imprudente prendere impegni in base alle prospettive ed ai costi di oggi. Tenga presente l'on. Ministro le condizioni del mercato attuale.

Le stesse considerazioni dobbiamo fare relativamente alla politica portuale. Guardiamo che i porti hanno avuto un lavoro eccezionale nel 1947, perchè il Paese era privo di merci e perchè occorreva conseguentemente importarne forti quantità. Oggi i porti lavorano meno, e lavoreranno meno ancora in seguito, anche per lo svilupparsi dei traffici ferroviari continentali. Non illudiamoci dunque di poter incrementare il lavoro dei porti a piacere; questi sono in stretta dipendenza dal loro entroterra. Non possiamo dire: facciamo lavorare questo o quel porto; perchè la merce arriva in un determinato porto allorchè è necessaria al relativo entroterra. Se per esempio una data merce deve raggiungere

ANNO 1948 — CV SEDUTA

DISCUSSIONI

29 OTTOBRE 1948

Milano, non la si sbarcherà a Palermo: si preferirà sbarcarla a Savona, a Genova o a Venezia.

Non ho altro da dire. Mi sono permesso di dare questo ammonimento nell'intento di evitare quelle delusioni che già nel passato abbiamo dovuto sperimentare.

BERTONE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTONE. Dichiaro che voterò a favore del bilancio, ma vorrei permettermi di fare una piccola raccomandazione al Ministro della marina mercantile. Il bilancio è ispirato non solo a sentimenti di economia, ma potrei dire di austerità; di fatti, con le note di variazioni, a tutt'oggi ascende soltanto a tre miliardi e 605 milioni. Se lo si mette a confronto col bilancio dello scorso anno, si vede subito che si è andati bene su questa strada. Nel bilancio dello scorso anno le spese preventivate all'inizio del bilancio stesso erano meno di due miliardi.

PRESIDENTE. Onorevole senatore, lei ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto.

BERTONE. Ha ragione signor Presidente, ma le chiedo di poter dire brevi parole che mi risparmierebbero di parlare poi sui capitoli! Dico dunque che le spese effettive che erano meno di due miliardi nello stanziamento iniziale, asciesero con le note di variazioni a 10 miliardi. Quest'anno, con le note di variazioni, siamo soltanto a tre miliardi e 605 milioni. Non si può negare, quindi, una parola di elogio per l'austerità della linea di condotta che fin qui è stata tenuta. Ma desidero richiamare l'attenzione del Ministro su un altro punto. Di questi 10 miliardi è stato speso nel corso dell'esercizio solo 1 miliardo e 643 milioni. Ora il fare dei grossi stanziamenti, specialmente per spese straordinarie, ha per presupposto che si tratti di spese necessarie urgenti indifferibili. Ora degli 8 miliardi stanziati nel decorso esercizio, niente durante l'esercizio è stato speso. Mi permetto di richiamare l'attenzione del Ministro su questo punto che, sotto l'aspetto della contabilità, mi sembra molto importante. Le somme stanziare debbono nel miglior modo possibile essere adoperate per gli scopi ai quali sono state destinate. In questo modo si chiarisce il bilancio, si accontentano le persone che hanno diritto di esigere queste somme e si evitano incertezze e critiche. Vi sono dei residui passivi per circa 8 miliardi e mezzo. Io

raccomando che se ne faccia il miglior uso possibile, ed il più rapidamente che sia possibile, in modo da alleggerire anche qui, come in tutti gli altri bilanci, questa mole enorme dei residui passivi, che va crescendo di anno in anno e che disturba maledettamente la contabilità generale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti il passaggio alla discussione dei capitoli del bilancio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Prego il senatore segretario di dar lettura dei capitoli.

RAJA, segretario: legge gli stampati nn. 17 e 17 bis della Camera dei Deputati.

(*Senza discussione si approvano tutti i capitoli ed i riassunti per titoli e categorie*).

PRESIDENTE. Do ora lettura degli articoli del disegno di legge.

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, in conformità dell'annesso stato di previsione.

(*È approvato*).

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1948-1949 la spesa straordinaria di lire 8.000.000 per provvedere alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto terrestre, danneggiati durante la guerra, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.

(*È approvato*).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Informo il Senato che dal senatore Persico, insieme ad oltre 50 onorevoli senatori, è stata presentata la seguente proposta:

«I sottoscritti ritengono che utilmente si possa fare una sola discussione generale dei

tre stati di previsione della spesa dei Ministeri delle finanze, del tesoro e del bilancio per l'esercizio finanziario 1948-49 ».

Persico, Fazio, Montemartini, Zanardi, Pieraccini, Anfossi, Beltrand, Gonzales, Ghidini, Filippini, Piemonte, Cemmi, Sanmartino, Merlin Lina, Carmagnola, Tonello, Grava, Zelioli, Varaldo, Boeri, Ricci Federico, Pezzini, Termini, Silvestrini, Momigliano, Buizza, Tissi, Oggiano, Gerini, Caporali, Tessitori, Fantoni, Alberti Giuseppe, Pontremoli, Veroni, Giua, Sinforiani, Gavina, Boccassi, Mancini, Troiano, Galletto, Cosattini, D'Aragona, Cavallera, Cermigiani, Barbareschi, Locatelli, Cortese, Ruggeri, Musolino, Putinati.

Se non si fanno osservazioni, pongo in votazione questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

(La seduta, sospesa alle 11,45, è ripresa alle ore 12,05).

Discussione dei disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 » (86); « Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 » (122); « Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 » (85).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei seguenti disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 (86) ».

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 (122) ».

« Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 (85) ».

Poichè, secondo la proposta approvata, si procederà ad una discussione unica prego il senatore segretario di dar lettura dei tre disegni di legge.

RAJA, segretario: *legge gli stampati nn. 86, 122 e 85.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale sui tre disegni di legge.

Primo iscritto a parlare è il senatore Cavallera; ne ha facoltà.

CAVALLERA. Onorevoli senatori, onorevole Ministro, io mi propongo di parlarvi brevemente del più grande ente di assistenza sociale a totale carico dello Stato, dell'Opera Nazionale per la Protezione della maternità e dell'infanzia. Quasi tutti voi conoscete largamente l'Opera, il suo funzionamento, le sue finalità e l'importanza che nel campo sociale di assistenza va sempre più acquistando; e parecchi di voi, anzi, hanno fatto e fanno egregiamente parte dei suoi organi direttivi periferici. Parlo, pertanto, per coloro che conoscono imperfettamente l'Opera, fra i quali vorrei, se non fosse eccessiva pretesa, mettere anche il Ministro del tesoro che, se avesse conosciuto meglio quell'organismo, l'ampiezza dei suoi compiti, la larghezza dei mezzi di cui, in conseguenza, dovrebbe essere dotato, non sarebbe stato così avaro nell'assegnarle il contributo statale. Mi stia dunque bene a sentire: quantunque, data la ristrettezza del tempo, io non possa entrare nei piccoli particolari per convincere Senato e Governo che l'assegnazione fatta prima, di due miliardi, e poi di tre sia inadeguata. Erano 3 miliardi, ma poi venne la «barbara zagaglia» del Comitato interministeriale che, con un avventato taglio di 500 milioni, incideva crudelmente sulla vita di centinaia di bambini, minacciando di rinnovare, in pieno 1948, la strage degli innocenti, riveduta e ampliata. Si sa: la scure non ha cervello, nè cuore.

Dunque, per l'Opera nazionale per la maternità e l'infanzia fu assegnata nel 1947 la somma di 3 miliardi, risultata già insufficiente, come vi proverò, e per il 1948 la somma di 2 miliardi e mezzo, con quale criterio (dato l'aumento degli stipendi, l'aumento del costo della vita, l'esaurimento delle riserve UNRRA, l'aumentata richiesta di assistenza, dato ancora, il maggior bisogno per la disoccupazione e data la maggiore fiducia con la quale le famiglie dei lavoratori, sia delle città che delle campagne, si rivolgono a l'ONMI) non si sa.

Esaminiamo un po' brevemente l'essenza dell'Opera nazionale maternità infanzia. Essa è stata creata con la legge 10 dicembre 1925, n. 2277, e, quantunque nata dal fascismo e quantunque il fascismo la chiamasse la pupilla dei suoi occhi, fascista non era, salvo la bardatura, conglobando essa e coordinando altre istituzioni che già esistevano in Italia con i medesimi scopi. Del resto istituzioni analoghe esistevano da parecchi anni in Francia, in Belgio, in Russia e in molti altri Paesi civili. Ad essa furono affidati compiti vasti e precisi: la protezione e l'assistenza delle gestanti e delle madri bisognose e abbandonate, dei lattanti e dei divezzi, fino al 5° anno, appartenenti a famiglie povere; dei minorenni fisicamente e psichicamente anormali, abbandonati, fino ai 18 anni compiuti; ed in più, per legge, essa deve favorire la diffusione delle norme di igiene in materia infantile, cooperare alla lotta anti-tubercolare infantile, vigilare sulla applicazione da parte degli istituti, che si occupano dell'allevamento dei bambini, delle norme legislative di protezione. Per attuare tali compiti occorre una attrezzatura vasta e profonda, e varietà di interventi: consultori materni, pediatri e sifilopatici, refettori materni, asili nido, ricoveri diretti, ricoveri presso altri enti e famiglie, distribuzione di ricostituenti per bambini malati, di latte variamente condensato, di creme di riso, di avena, di orzo, corredini, vestitini ecc. ecc., partecipazione alle spese di vitto per asili infantili, alle spese per il ricovero degli illegittimi, per un terzo, al ricovero degli anormali psichici e ad altre svariate forme di provvidenze sociali. E tutto ciò, per tutta l'Italia, dalle grandi città all'ultimo borgo montano, dalle Alpi alle Calabrie, alle isole grandi e piccole. E se qualche volta la sua opera non arriva, o lascia adito alle critiche, talvolta ingiuste, ma sempre penose, la colpa non è dell'Opera della Maternità, i cui dirigenti e collaboratori si prodigano senza posa, ma quasi sempre vostra, onorevole Ministro del tesoro, che, lesinando sui fondi, mettete l'Opera nella impossibilità di intervenire, di assistere madri bisognose e bambini che hanno diritto ad essere assistiti, venendo meno così ai doveri imposti dalla legge.

Così le Federazioni provinciali, alle prese con i doveri urgenti e con le necessità imperiose,

ed impotenti ad assolvere il loro compito, e perciò mortificate, protestano, invocano, purtroppo quasi sempre a vuoto.

E qui vi voglio leggere qualche lettera di queste Federazioni che sono a diretto contatto con l'assistenza. Ecco una lettera della Federazione provinciale di Milano diretta ad uno dei nostri colleghi, nella quale è detto: « Mi permetto di richiamare la sua attenzione sulla grave situazione finanziaria in cui versa questa Federazione, situazione che la pone nella impossibilità di attuare la necessaria assistenza nel campo materno e infantile della provincia di Milano. Le restrizioni del bilancio statale non hanno consentito di corrispondere all'Opera nazionale la cifra richiesta per l'anno in corso, e pertanto questa Federazione, non avendo ancora approvato il bilancio preventivo, si vede costretta ad attuare, nel giro di quattro mesi, una economia di 27 milioni sui 130 richiesti per l'anno 1948.

Ciò implica una riduzione della assistenza, già contenuta in limiti troppo modesti in un campo di tanta importanza quale è quello che riguarda la madre e il fanciullo, quando già la stagione invernale, ormai prossima, rende più gravi e pressanti tutti i problemi assistenziali.

Mi permetto quindi di pregarla di interessarsi e di rendersi interprete in sede parlamentare delle necessità assistenziali ».

Anche la Federazione provinciale di Sassari manda il suo grido di dolore in una lettera circolare indirizzata al Presidente del Senato, al Presidente della Camera, al Presidente del Consiglio, al Ministro del tesoro, all'Alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, al Gruppo Medico parlamentare del Senato e della Camera, a tutti i senatori e deputati della provincia. La lettera dice testualmente: « Questa Federazione, alla pari con le altre consorelle, sente il dovere di prospettare un problema assistenziale di vastissima importanza, e che richiede provvedimenti di grande urgenza. L'opera maternità e infanzia, in questi ultimi anni specialmente, e in quest'ultimo anno più che mai, si è trovata davanti alla difficoltà di adempiere con pienezza di mezzi alla delicata e complessa attività dell'Assistenza sanitaria contemplata in modo preciso fra le sue norme statutarie e regolamentari che impegnano uno fra i più impor-

tanti settori dell'assistenza, quello della madre e del fanciullo. Per l'attuazione del suo grande programma, con i suoi organi periferici, provinciali e comunali, la Federazione trova il suo più vivo ostacolo nelle eccessive ristrettezze dei mezzi finanziari, che il competente Ministero del tesoro mette a disposizione. In seguito a ciò il bilancio per il 1948 non ha potuto essere variato da quello del 1947, con quali gravissime ripercussioni sull'attività assistenziale è facile immaginare: impossibilità sempre maggiore di assolvere la parte delle opere affidate alle sue funzioni con la necessaria adeguatezza, con il conseguente pericolo di dover sopprimere qualche servizio e ridurre al minimo l'assistenza, che comporta possibilità finanziarie ben più ampie di quelle che ora vengono concesse all'Opera ».

E la Federazione di Cagliari scrive al Commissario per la Sardegna, al Prefetto di Cagliari, alla Federazione di Sassari e Nuoro, ai deputati, alla Sede centrale di Roma: « Questa Federazione maternità ed infanzia è costretta a richiamare l'attenzione sulla critica e preoccupante situazione finanziaria nella quale si è venuta a trovare la sede centrale, il cui bilancio è stato notevolmente ridotto. Il Ministero del tesoro le ha assegnato un fondo globale pari a quello dell'anno scorso, che era per se stesso insufficiente, tanto che se ne era richiesto il raddoppiamento. Il fondo assegnato è di complessive lire 29 milioni, là dove, solamente per stipendi e salari al personale addetto, questa Federazione spende annualmente 17 milioni e mezzo, che debbono ritenersi arrotondati a 20 milioni, considerate poi le spese generali per un minimo di 2 milioni e 500 mila lire. Da questa esposizione si vede quanto irrisoria possa essere la disponibilità di 7 milioni circa per una provincia che conta 500 mila abitanti, che, oltre i danni prodotti dalla guerra, ha subito mille altre calamità, raggiungendo uno stato pietoso di abbassamento del suo livello economico, cause determinanti queste del triste primato dei malati di tubercolosi e di altre malattie sociali. In atto la Federazione di Cagliari provvede al ricovero di 270 bambini di diversa età per una spesa complessiva di 6.800.000 lire, a sussidi a 570 assistiti per la spesa annua di 1 milione e 725 mila lire, all'Assistenza attraverso i refettori materni.

È chiaro pertanto che, per poter riportare la situazione finanziaria al pareggio nel giro di due mesi soli, occorrerebbe sospendere tutte le forme di assistenza sopra descritte con conseguenze che è facile immaginare ».

Queste sono grida di dolore, sono S.O.S. che riguardano il pericolo di morte che minaccia centinaia e forse migliaia di bambini. Lettere di identica gravità arrivano a decine ogni giorno alla sede centrale da un capo all'altro dell'Italia; sono lettere che costituiscono la disperazione di quegli egregi uomini che dirigono l'Opera nazionale, tutti uomini di gran cuore che vorrebbero salvare tante vite di madri e di bambini, che vanno spegnendosi per mancanza di fondi. Onorevole Ministro, non sentite voi il rimorso per queste vite innocenti che si spengono? Perché rifiutate loro quei fondi che per essi sarebbero l'ossigeno, che li manterrebbe vivi? Domani essi compenserebbero la società del piccolo contributo avuto col lavoro e con l'intelligenza.

Io ho avuto l'alto onore, concessomi dal nostro Presidente, allora Presidente del Consiglio dei Ministri, di essere il primo Commissario straordinario dell'Opera maternità e infanzia dopo la liberazione, nel giugno 1944. Il Commissario precedente, fascista e repubblicano, aveva trasferito la Sede centrale dell'Opera al nord, spogliando la sede di Roma di ogni sua attività.

Gli inizi per me non furono facili perché dalla linea gotica in giù, salvo Roma, tutte le Federazioni provinciali dell'Opera erano sfasciate, i locali erano stati bombardati o invasi. Tuttavia col lavoro alacre e con la cordiale collaborazione di qualche vecchio dirigente, la organizzazione si riprese, e alla fine del 1946, dalle Alpi alla Sardegna, la vita dell'Opera ritornava a pulsare al centro e alla periferia con ritmo quasi normale.

Nel 1946 si poterono contare tra gestanti, madri nutrici ed altre donne 532.253 assistite e tra bambini lattanti, fanciulli e illegittimi 1.750.480 assistiti. Inoltre nei consultori e a domicilio si fecero 2.762.644 tra visite e ispezioni. Per compiere questo grandioso lavoro, che forse è ancora lontano da quanto sarebbe necessario, occorre una attrezzatura adeguata, un personale numeroso e specializzato ed un centro direttivo capace e dotato di grande passione per l'Opera, e di conseguente spirito d

comprensione e di sacrificio. Posso assicurare che c'è.

Nel loro complesso le istituzioni dell'Opera nazionale maternità e infanzia sono ora le seguenti: 2.285 consultori materni, 3.602 consultori pediatrici, 106 consultori dermosifilopatici, 125 asili nido che da soli attendono ogni giorno a 10.000 bambini, 605 refettori materni, in cui ricevono un abbondante pasto giornaliero 50.000 gestanti e madri nutrici. Inoltre l'Opera possiede 157 Case della madre e del bambino in cui sono alloggiate una parte delle istituzioni sopradette, ed altre 90 case sono in costruzione, specie nell'Italia meridionale e insulare. Le suddette costruzioni, in parte già in atto nel 1942, furono interrotte per le ben note disposizioni di carattere bellico; ma esse vanno riprese e condotte a termine al più presto, se non si vuole che vadano sprecate le opere già iniziate.

Inoltre l'Opera gestisce direttamente vari ricoveri profilattici. Ricordo per primo, a titolo di onore, quello di Monterotondo, il ricovero « Figli d'Italia » da me ideato ed organizzato; esso è destinato esclusivamente agli orfani dei partigiani o fucilati o morti sotto le sevizie, o combattendo. Vi sono ricoverati dai 250 ai 300 orfani di ambo i sessi, tutti orfani di fucilati.

Quando si va a visitarli si prova una dolorosa stretta al cuore. È un ricovero modello ed è stato visitato e continua ad esserlo da eminenti personalità del campo politico e da studiosi di tutto il mondo. È un gioiello che fa onore all'Italia, e tutti i senatori farebbero bene a fargli una visita.

Vi è poi il ricovero della Camilluccia, qui a Roma, nella ex villa Petacci, famigerata per i senili amori del fu duce. Ora essa è purificata dalla presenza di 150 bambini che, ricoverati macilenti e malati, vi trovano, lassù, salute, brio ed un'educazione adeguata.

Altri ricoveri profilattici sono: ad Acuto un profilattico montano, a Marina di Massa un profilattico marino, un altro a Pedregno, un altro a Marino, vicino a Roma, dove sono ricoverate 150 bambine sinistrate di Cassino, la città martire, ed altri ancora. Insomma si tratta di circa 2 mila bambini d'ambo i sessi ricoverati, e starei per dire, recuperati. A Roma, da poco è sorto un Ricovero laboratorio arti

e mestieri, per fanciulle e per ragazzi d'oltre dodici anni, ed un altro, con identici scopi, a Vibo Valentia. Come vedete, e non è tutto, onorevoli senatori e onorevole Ministro, l'Opera esplica una grande, benefica attività, che va continuamente aumentando per forza di cose. Essa è la grande Madre di tutte le mamme e dei bambini bisognosi, che a migliaia accoglie, alimenta, assiste e non abbandona se non, in casi troppo numerosi di mancanza di fondi. E il personale, per fare tutto questo? Esso è composto di centinaia di medici specialisti per i consultori; nelle Federazioni provinciali vi sono 85 direttori assistenziali, tutti specialisti, 800 assistenti sanitarie sparse in tutta Italia, benemerite direttrici delle Case della madre e del bambino, consigliere sagge delle gestanti e delle mamme, operose, capaci di grandi sacrifici.

A questo proposito, io so, e forse lei, onorevole Ministro, non sa, che molto vicino a lei vi è un angelo di bontà e di gentilezza, che ha assunto la missione di assistente sanitaria visitatrice e fa parte della grande famiglia della Opera nazionale maternità ed infanzia. In qualche ora di riposo lei, onorevole Ministro, la chiami a sé, e vedrà quanta somma di bene e di bontà essa, colle sue colleghe, esplichino nella Maternità ed infanzia, e di quanti fondi questa abbia bisogno.

Onorevoli senatori, ed onorevole Ministro, questo grandioso complesso di assistenze e di ricoveri ha bisogno di adeguati mezzi finanziari. Per il 1947 il Tesoro assegnò la somma di 3 miliardi; l'Opera cercò di contenere l'assistenza in questi limiti ristrettissimi; ma io vi ho già posto al corrente delle richieste e delle lagnanze delle Federazioni provinciali, che sono quelle che effettivamente applicano l'assistenza. Ma intanto gli stipendi aumentano, il prezzo dei generi alimentari cresce, in complesso il costo della vita si eleva, e voi, onorevole Ministro, dopo aver concesso gli inadeguati 3 miliardi per il 1947, assegnate per il 1948 due miliardi; poi, in via straordinaria, come massima concessione, stanziare un altro miliardo, ridotto dal Comitato della scure a mezzo miliardo: totale 2 miliardi e 500 milioni.

L'articolo 31 della Costituzione proclama: « La Repubblica protegge la maternità, l'infanzia e la gioventù, favorendo gli istituti ne-

cessari a tale scopo ». L'Opera nazionale della maternità ed infanzia è l'istituto creato dallo Stato con questi precisi compiti! E voi, onorevole Ministro, venite incontro alla volontà popolare, solennemente consacrata dalle parole della Costituzione, diminuendo di anno in anno il contributo statale, anziché aumentarlo. Alla assistenza materna ed infantile voi riervate poche briciole del vostro mastodontico bilancio, senza minimamente curarvi se queste briciole siano sufficienti ad assolvere il dovere dello Stato per la protezione della madre e del bambino nell'interesse stesso dello Stato.

Io voglio credere che voi non siate al corrente del costo e della vastità dell'Opera nazionale maternità ed infanzia; e perciò vi sottometto alcune cifre. Siamo in tema di bilancio del tesoro e le cifre ci stanno bene. Per i 2285 consultori materni occorrono 325 milioni, per i 3602 consultori pediatrici occorrono 475 milioni, per i 605 refettori materni con 50 mila pasti giornalieri occorrono 400 milioni all'anno, per 125 asili nido 250 milioni: con questi milioni si assistono 685.900 lattanti e divezzi fino ai 3 anni, e 73 mila bambini maggiori di 3 anni; si assistono inoltre 219.420 madri gestanti e 116 mila madri nutrici. Poi ci sono le madri nutrici e le gestanti ricoverate in Istituti di maternità, che sono 91.550 con la spesa di 110 milioni; vi sono ancora i ricoverati in Istituti, bambini sani o prematuri o anormali, 2.400; collocati presso nutrici o allevatori 74.800; assistiti con ricostituenti ed altro 455.900, con una spesa di 210 milioni; bambini ricoverati in Istituti, affidati a famiglie o assistiti mediante soccorsi in natura, 25.000, con una spesa di 350 milioni; vi sono poi le spese profilattiche antitubercolari, 150 milioni; assistenza alle mondine e alle raccogliatrici di olive, 20 milioni; premio di allevamento e di abilitazione, assistenza, diversi contributi a favore dei refettori gestiti da altri Enti: totale generale 4 miliardi e 128 milioni. Poi ci sono le spese per i ricoveri diretti che ammontano a 110 milioni; poi c'è l'assistenza all'infanzia illegittima, (gli illegittimi sono 153 mila in Italia) che comporta una spesa di 750 milioni. In totale per l'assistenza si devono spendere 5 miliardi e 78 milioni. Se a queste si aggiungono le spese di amministrazione, gli oneri patrimoniali e le spese straordinarie ecc. ecc.

in lire 547 milioni, si porta il totale delle spese, ridotte al minimo, a 5 miliardi e 625 milioni. Due miliardi occorrono anche per l'attrezzatura e per la costruzione e ricostruzione delle opere assistenziali nel Mezzogiorno e nelle isole.

Ora io credo che voi, onorevole Ministro, non conosciate queste cifre, che sono il minimo per attuare in Italia un'assistenza degna di un Paese civile e non abbiate una adeguata visione della vastità e della complessità dei servizi che l'Opera nazionale maternità e infanzia rende alla collettività. Voi avevate a disposizione oltre 800 miliardi, e di questi 800, 2 e mezzo soltanto avete voluto dedicare alla ricostruzione fisica degli italiani. Anche questa è ricostruzione: ricostruzione degli italiani, che domani lavoreranno nei campi e nelle officine, e, se dure, deprecate circostanze lo vorranno, prenderanno il fucile e difenderanno il suolo e l'indipendenza della Patria.

Io, a nome di tutte le madri bisognose e di tutti i bambini diseredati d'Italia, vi domando che l'assegnazione di questi 2 miliardi e mezzo venga portata a 5 miliardi, e che venga accordato almeno un miliardo per migliorare la struttura delle istituzioni assistenziali materne ed infantili nel Mezzogiorno e nelle isole.

Giunto a questo punto, onorevole Ministro, io vorrei permettermi di darvi un suggerimento tecnico, o di metodo. Quando voi con i vostri funzionari vi accingete a fare la distribuzione dei miliardi tra i vari Ministeri, cominciate a fare le assegnazioni ai servizi più alti, più nobili, che avete davanti a voi: per esempio in prima linea, l'assegnazione per la ricostruzione fisica degli italiani, attraverso il suo organo: la Maternità e infanzia.

Non voglio esagerare, ma le si assegnino 10 miliardi. Viene, poi, la ricostruzione degli Italiani sotto il punto di vista educativo, ossia il bilancio della scuola. Senza lesinare, date tanti miliardi quanti il Ministro dell'istruzione ne domanda. Poi, il bilancio del lavoro e della Assistenza sociale: altrettanto; e così via! E se in ultimo mancherà qualche miliardo per qualche carrozzone ferroviario o per qualche carro armato, poco male!

Onorevoli senatori, onorevole Ministro, io ho vissuto per tre anni, certo i più belli della mia

ANNO 1948 - CV SEDUTA

DISCUSSIONI

29 OTTOBRE 1948

lunga e travagliata esistenza, tra quelle madri e quei bambini. È un delitto di lesa patria non andare loro incontro a piene mani per portare protezione e soccorso. Essi vi ricompenseranno non solo con un sorriso di gratitudine, ma col diventare domani cittadini probi, lavoratori onesti, orgoglio e palladio d'Italia.

Se li abbandonate, essi non si agiteranno non sciopereranno, non stileranno minacciosi ordini del giorno, ma si adatteranno, reclineranno il capo, moriranno; ma con loro, onorevoli colleghi, morirà la parte più nobile e più bella d'Italia. Noi viviamo in un'epoca in cui l'antica barbarie non vuole ancora morire: rapine, grassazioni, omicidi, guerre sono ancora all'ordine del giorno; e l'incipiente civiltà si sforza di affermarsi: scuole, giustizia, assistenza sociale, solidarietà umana fanno i primi passi.

Passeranno i secoli e i millenni e le civiltà si affermeranno sempre di più feconde di solidarietà e di benessere — almeno tale è la nostra aspirazione e il nostro augurio — ma le madri e i bambini avranno sempre bisogno di protezione e di aiuto, e l'avranno, da quelle civiltà, piena, generosa, affettuosa. Il filo ideale che congiunge la nostra con quell'epoca felice, non sarà, onorevoli colleghi, né il mitra né il carro armato, che verranno collocati nei musei preistorici degli orrori delle barbarie, ma sarà il fiore che avremo saputo offrire alla madre afflitta, sarà la carezza che avremo saputo dare a quei bambini, che nella culla più o meno ricca sgambettano e strillano. (*Applausi da sinistra e congratulazioni*).

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

PERSICO. Onorevoli senatori, sono grato al Senato di aver accolto la mia proposta che, del resto, si presentava logica, di riunire cioè in un'unica discussione i tre bilanci finanziari. Questo però in via del tutto eccezionale, in quanto vi siamo costretti dal termine fatale del 31 ottobre, perchè è nostro vivo desiderio che col primo febbraio prossimo siano presentati i rispettivi bilanci preventivi e si possa fare una veramente approfondita discussione sull'opera dei detti d'esteri.

Il compito mio sarà brevissimo perchè è stato agevolato in modo veramente eccezionale dalle tre pregevolissime relazioni, che fanno

onore al Senato e a coloro che le hanno redatte.

Ministero del bilancio. L'onorevole Tafuri, relatore, chiude con un voto, che ho tradotto in un ordine del giorno, che spero il Senato accetterà senz'altro. Infatti, poichè, ai sensi dell'articolo 95, secondo capoverso, della Costituzione: « La legge provvede all'ordinamento della Presidenza del Consiglio e determina il numero, le attribuzioni e l'organizzazione dei Ministeri », io spero che il Ministero del bilancio, che sorse in un momento eccezionale e difficilissimo della nostra economia e che ha dato del resto notevoli risultati, possa cessare definitivamente dal funzionare.

Veniamo ora al Ministero delle finanze. Su di esso il senatore Federico Ricci, del quale sono stato collaboratore quando fu autorevole e illustre Ministro del tesoro, ha fatto una relazione sintetica, ma esauriente, in quanto i temi principali sono stati trattati e discussi con quella competenza che tutti gli riconosciamo.

Per il Ministero del tesoro abbiamo due relazioni: quella delle entrate, redatta dal senatore Bertone — che è un modello del genere, perchè non era davvero facile concentrare in così poche pagine argomenti di tanta importanza come i rapporti fra Tesoreria e Banca d'Italia, la politica del credito e dei monopoli e così via, e quella dell'onorevole Paratore, che costituisce una vera e propria monografia, la quale resterà come guida sapiente dei lavori che il Senato anche in avvenire dovrà fare in proposito.

Dicevo dunque che queste dotte relazioni facilitano largamente il mio compito e mi rendono agevoli le poche osservazioni che farò: poche per non tediare il Senato in un'ora così tarda. Vorrei fissare prima di tutto su di alcuni punti, dei quali farò cenno, le idee mie, e del gruppo che rappresento, per poterle chiaramente prospettare ai due Ministri tecnici del tesoro e delle finanze.

Comincio con quello delle finanze: Riforma tributaria. Onorevole Ministro, noi abbiamo una selva selvaggia di tributi nella quale è quasi impossibile orientarsi. Quando arriva anche a me, che pure ho qualche piccola esperienza, la cartella delle imposte, io resto imbarazzato e passo ordine alla banca di saldarla senz'altro perchè non saprei distrarci nella

farragine delle varie imposte, sovrimposte, addizionali e simili; e so che molte ditte, anche di mediocre importanza, hanno dovuto assumere un ragioniere, stipendiato mensilmente, per tenere dietro a quel complicato meccanismo, e non cadere in errori, o incorrere in multe.

Quindi, semplificazione di tributi. Se fosse possibile far pagare al cittadino un solo tributo che poi lo Stato suddividesse fra tutti gli Enti che hanno bisogno di essere finanziati, si otterrebbe un sistema semplicissimo, nel quale vi sarebbero scarse possibilità di evasione. Perciò prima di tutto semplificazione, la quale porterebbe non solo a delle economie, ma renderebbe più difficili i mille sotterfugi di coloro che si sottraggono al pagamento delle imposte attraverso tutta la rete delle voci complicate delle cartelle tributarie, e si avrebbe quindi un enorme vantaggio sotto tutti i punti di vista. Non mi nascondo che il sistema non è facile ad essere attuato; ma io sono uno di quelli che amano le idee nuove; nuove per noi italiani, non per il vasto mondo, perchè nessuna idea è nuova. Per esempio, nel sistema tributario inglese, il contribuente deve fare una dichiarazione giurata di quello che possiede e delle rendite che percepisce, dichiarazione che è accettata senz'altro dai rappresentanti degli uffici del fisco, i quali però si riservano il diritto di indagare; e, in caso di inesattezza, sono applicate penalità gravissime. Si arriva perfino all'arresto e al carcere. In Italia non giungerei a tanto perchè, secondo me, è molto meglio colpire nelle tasche il contribuente recalcitrante. Ma se questo sistema si potesse, con le attenuazioni che comporta la nostra razza e la nostra indole latina, applicare anche da noi, sarebbe certamente cosa ottima. Ne ho parlato qualche volta con il Ministro Pella in forma amichevole, ed egli mi ha sempre assicurato che la riforma tributaria era quasi pronta. Questo parecchio tempo fa, quando ancora era Ministro delle finanze.

In seguito è venuta la crisi, per la quale egli ha assunto il Ministero del tesoro, ma l'attuale Ministro delle finanze avrà ereditato quel progetto che era fin d'allora prossimo a venire in luce. Quindi io non vedo perchè si debba ancora attendere tanto tempo per addivenire alla riforma tributaria. Se essa era quasi pronta quando il Ministero delle Finanze era retto

dal Ministro Pella, dovrebbe essere prontissima oggi, dopo gli studi nuovi che la nota sapienza finanziaria dell'onorevole Vanoni ha certo aggiunto a quelli che erano già stati compiuti.

Un problema che tanto il senatore Ricci, quanto il senatore Paratore, hanno messo in luce, nelle loro relazioni, è quello della burocrazia, che è un problema fondamentale per la vita economica del paese. Se ne è parlato tanto in questi giorni; è in atto una Commissione mista di senatori, di deputati e di rappresentanti di organizzazioni sindacali, che ha per scopo lo studio e l'adeguamento dei salari e degli stipendi. Non è lo stesso compito; ma si potrebbe forse, senza sciogliere detta Commissione, darle anche questo mandato. Comunque non è una questione nuova, e desidero modestamente ricordare al Senato uno studio compiuto sotto la mia presidenza e con la mia collaborazione, per più di un anno, cioè lo studio portato a termine della Commissione per la riduzione delle spese dello Stato.

Presso il Ministero del tesoro, quando ebbi l'onore di esserne il Sottosegretario, fu ultimato un lavoro minutissimo, raccolto poi in sintesi in un volume di 168 pagine, che il Ministro Pella ed il Ministro Vanoni conoscono certamente. Non dico che allora si sia scoperta l'America, ma si sono proposte cose serie e attuabili, sempre attraverso il controllo degli esperti e dei tecnici. Per cui se ciò che era stato progettato fosse stato posto in attuazione subito, si sarebbero risparmiati 50 o 60 miliardi l'anno, a cominciare dal luglio 1946, cioè almeno il doppio oggi, dato il minor valore della moneta. Non si è fatto nulla; ma le proposte utili potranno sempre essere riprese.

E passo all'esame pratico del problema. Meno impiegati e più rendimento: questa è la formula che balza agli occhi di chiunque. Meno impiegati, poichè badate che in Italia c'è un impiegato o un pensionato ogni 23 cittadini. Un impiegato ogni 23 cittadini, se togliamo le donne, i fanciulli, i vecchi e i malati, significa che ogni 15 cittadini c'è un impiegato. Siccome poi un impiegato ha una famiglia media di 5 persone (gli impiegati sono molto prolifici) noi troviamo che una gran parte della popolazione italiana vive sul bilancio dello Stato: il che è assurdo! Quindi bisogna sfrondare; capi-

sco che in questo momento la cosa è molto difficile, ma d'altra parte è necessaria.

C'è poi il problema dell'avventiziato, che ci ha fatto tanto penare quando lo studiammo nella citata Commissione. Gli avventizi sorgono per necessità pratiche, ma contingenti: si fa, per esempio, un censimento e si assumono in tutta Italia 8 o 10 mila avventizi. Il censimento dura 8 o 10 mesi, poi si chiude; ma gli avventizi restano. Si crea un nuovo Ministero, e si assumono 500-600 avventizi; il Ministero viene poi abolito, come ne sono stati travolti quattro o cinque dopo la liberazione del Paese e la creazione del nuovo Governo democratico, ma gli avventizi restano, e si moltiplicano.

Che cosa si può fare ?

Mandarli via ? Non è possibile; sono d'accordo. Si può però regolarizzare la loro posizione cioè, si può attraverso una selezione, e con un allettamento per quelli che vogliono allontanarsi dalla carriera burocratica, ridurre di molto il numero. Si può con degli esami assorbirli nei ruoli degli impiegati, tanto più che molti hanno già una preparazione tecnica e possono rendere utili servizi al Paese.

Poichè, badate, l'origine dell'avventiziato, quello normale, non è troppo pericoloso; è pericoloso quello anormale, cioè quello che si ottiene come dicevo in uno studio su « La riforma della pubblica amministrazione » con la così detta « gonfiatura degli organici ». E il fenomeno avviene così, è bene che lo sappiate, onorevoli colleghi: si crea un nuovo ufficio, una nuova direzione. Si afferma da principio che non c'è bisogno di nessun personale; bastano un dirigente e due o tre impiegati. La creazione si fa, perchè naturalmente c'è l'interesse di chi vuol essere promosso al grado quinto o al grado quarto. Ma la nuova direzione generale, dopo che è stata fatta, deve vivere, si deve quindi sdoppiare almeno in due divisioni, quella che si occupa degli affari generali e quella che si interessa di affari determinati specifici. Le divisioni devono vivere alla loro volta, e quindi dividersi almeno in due sezioni ciascuna. Ed ecco subito creati sette nuovi organismi. Dove prendere il personale ? Con concorsi no, perchè si è detto che il nuovo ufficio non doveva costare nulla allo Stato. Ed allora si assumono dozzine di avventizi, che vengono chia-

mati non per sopperire a bisogni straordinari, ma per questa « gonfiatura degli organici », fatta solo allo scopo di creare posti negli alti gradi della burocrazia. Se non si troverà un rimedio, questo sarà un male inguaribile, perchè esisterà sempre l'occasione di creare un certo posto per una certa persona, che può essere anche degnissima, ma le conseguenze sono quelle alle quali ho accennato. A questo rimedio i Ministri del tesoro e delle finanze e il dott. Balducci, ragioniere generale dello Stato — che tiene sempre gli occhi aperti, ma qualcosa può sfuggire anche a lui — debbono pensare.

Vi sono poi i comandi, con i relativi collocamenti fuori ruolo. Cosa sono i comandi ? Un impiegato di un ufficio viene comandato a prestare servizio presso un altro ufficio. Colui che è comandato fa un piccolo salto in avanti, perchè il comando è sempre una promozione. Quindi per il comanda'o si viene a creare un nuovo posto nel quale poi vorrà restare, e intanto sorge il bisogno di un altro funzionario per occupare il posto lasciato vuoto. Mentre il comando rimane fuori ruolo, nel suo antico ruolo il posto da lui occupato precedentemente viene assegnato ad un altro impiegato che non se ne andrà più. Questo è un secondo modo di gonfiare gli organici.

Non parlo dei gabinetti dei Ministri e dei Sottosegretari, che stanno diventando qualcosa di mastodontico. Ricordo che io avevo solo un segretario particolare e due dattilografe e questo ristrettissimo personale era sufficiente per i bisogni dell'ufficio. Ora vi sono gabinetti con 30-40 impiegati, di cui una metà è incaricata soltanto di rispondere alle centinaia di lettere di sollecitazione che purtroppo, sia i deputati, sia noi senatori, mandiamo con tanta frequenza. Questa è un grave inconveniente cui è necessario ovviare.

Un'altra piaga sono gli uffici legislativi. Prima l'aveva solo la Presidenza del Consiglio, poi se ne costituì un altro al Ministero di grazia e giustizia, ed oggi ogni Ministero ne ha uno; non solo, ma anche le Direzioni generali hanno creato i loro uffici legislativi, in modo che si hanno a volte interpretazioni contraddittorie di leggi tra una Direzione generale e l'altra. Ciò porta una quantità di impiegati che hanno ben poco da fare. Non so poi a che cosa

possono servire questi uffici, perchè ricordo che, quando ero al Tesoro, noi chiedemmo la collaborazione tecnica del Consigliere di Stato Carboni; e fu più che bastevole. Vedete che, volendo, si può rimediare, e si può mettere una diga a questa marea che monta e che fa spendere allo Stato centinaia di miliardi.

Un'altra piccola riforma, che vorrei suggerire all'amico onorevole Pella, è questa: i limiti di età per il collocamento a riposo degli impiegati sono troppo bassi. Per gli ufficiali il limite va dai 48 ai 63 anni, in alcuni altri rami come per i cancellieri si arriva a 65 anni, per i magistrati si arriva fino a 70 anni. Così le amministrazioni sono costrette ad assumere nuovi funzionari per poter sopperire ai posti lasciati vacanti. Ma se a 60 o a 65 anni si fosse legalmente imbecilli, anche il Senato dovrebbe allontanare molti dei suoi membri. . . Dunque questi limiti vanno elevati, e, oltre a ciò, bisogna stabilire un esame medico della persona. Infatti possono esserci uomini che a 70 anni siano capaci di capire e di esprimere i loro concetti, in modo forse anche più sintetico, energico e chiaro di uomini di 40 anni. Facendo in questa maniera, non avremmo nello stesso tempo da pagare le pensioni ai funzionari a riposo e gli stipendi ai nuovi impiegati, con un onere finanziario veramente grave per lo Stato.

Su questo problema degli impiegati ho scritto parecchie volte, e l'amico onorevole Pella conosce i miei modesti lavori; comunque esiste un tale materiale di studi preparatori, che si potrebbe arrivare senz'altro, con un Comitato della scure, non tanto a spulciare i modesti milioni nei vari capitoli dei bilanci, ma a tagliare tutti i rami secchi e tutti quelli troppo frondosi, che fanno ombra sulla terra sottostante e non la fanno fruttificare, e rendere snello e vigoroso l'albero della nostra burocrazia. Direi quindi con frase sintetica che bisogna sburocratizzare la burocrazia!

E passo ad un altro grave inconveniente che è stato messo in luce sia dal senatore Ricci, sia dal senatore Paratore. Noi abbiamo una quantità di Enti, che il senatore Ricci dice essere un centinaio, e il senatore Paratore almeno duecento.

PELLA, *Ministro del tesoro e ad interim del bilancio*. Sono molti di più.

PERSICO. Caro Ricci, sei stato superato di due lunghezze! Anche io una volta ho fatto

fare una indagine in proposito, e sono arrivato a contarne 300; quindi 100 per il senatore Ricci, 200 per il senatore Paratore, 300 per me, saranno 400 probabilmente per il Ministro Pella. Dunque questi numerosissimi Enti parastatali, che occupano una quantità di personale, si sottraggono ad ogni controllo dello Stato, perchè i loro bilanci non vengono al nostro esame; essi possono fare quel che vogliono, in quanto sottratti a qualsiasi controllo. Si tratta di una vera e propria « enterite », che colpisce il corpo sano del giovane Stato democratico italiano.

Questi organi, per lo più superflui, che sono sottratti ad ogni indagine, si potrebbero in gran parte abolire. Il senatore Paratore accenna anche nella sua relazione ai due Alti Commissariati, che ancora esistono dei tanti che sono stati creati attraverso il lungo periodo di vita burocratica italiana: essi sono quello dell'alimentazione e quello sanità.

Quello dell'alimentazione sorge in ogni guerra dalla necessità di controllare e razionare l'alimentazione durante il periodo bellico.

Perciò anche durante l'ultima guerra è stato creato un Ente che sovrintendesse ai problemi della alimentazione con tutte quelle sue appendici, gli U.N.S.E.A., U. P.S.E.A., U.C.S.E.A. e tante altre simboliche sigle, che fanno perdere la testa. Ricordo che, quando ero Prefetto di Roma, tutte queste sigle mi spaventavano, perchè rappresentavano organismi che costavano miliardi, e giravano spesso a vuoto: ma come abolirli?

Comunque l'Alto commissariato per l'alimentazione ha reso dei servizi rilevanti, e probabilmente si deve alla sua opera se l'Italia non è morta di fame e ha potuto proseguire il suo faticoso cammino. Però ritengo che oggi la sua azione si sia conclusa. Quando, per l'articolo 95 della Costituzione si dovranno riorganizzare i Ministeri, bisognerà sopprimere questo Alto commissariato, e la Direzione generale dell'alimentazione passerà al Ministero della agricoltura.

Circa il Commissariato della sanità io non sono d'accordo con l'amico Paratore. Il mio ordine di idee in proposito ho avuto occasione di esporlo fin dal 18 luglio 1946, parlando sulle comunicazioni del Governo, all'Assemblea Costituente che, cioè, si dovrà creare un nuovo Ministero, e precisamente il Ministero della difesa sociale, il quale dovrebbe assorbire in

parte il Ministero del lavoro, nonché l'Alto commissariato per la sanità e per l'igiene. Non si tratta quindi di creare un Ministero *ex novo*, ma di unificarne quasi due in un nuovo organismo, che si chiamerà Ministero della difesa sociale, e si occuperà di tutti i problemi, che oggi sono demandati all'Alto commissariato della sanità ed igiene ed al Ministero del lavoro per quanto riguarda la Previdenza sociale. È un Ente questo che esiste in tutti gli Stati civili ed è veramente doloroso che l'Italia non l'abbia ancora, perchè corrisponde a bisogni e necessità inderogabili specialmente in un Paese come il nostro sovrappopolato, soggetto spesso ad infezioni, che ha ancora zone malariche, che ha una larga percentuale di tubercolosi, soprattutto nell'infanzia, Paese che può essere esposto ad epidemie specie nei numerosi porti di arrivo. Il Ministero della difesa sociale si assumerebbe tutti questi necessari servizi.

Quindi aboliamo pure l'Alto commissariato per la sanità e l'igiene; ma per fare un passo più avanti, per creare un nuovo e forte organismo, che non avrebbe bisogno nemmeno di nuovi impiegati, perchè usufruirebbe in parte di quelli del Ministero del lavoro e di tutti quelli dell'Alto commissariato oggi esistente.

E passiamo ad altro argomento.

Il senatore Paratore giustamente lamenta che non ci sia stata in Italia, dopo la liberazione, una vera politica monetaria ed una vera politica dei prezzi. È esatto, non c'è stata. Osserva l'onorevole Paratore che la causa è dovuta alla speciale situazione, in cui si vennero a trovare i Governi costituiti dopo la liberazione: per un primo periodo la guerra ancora in atto, per un secondo periodo, fino alla ratifica dal Trattato di Pace, la situazione armistiziale, con difficoltà di agire liberamente, perchè l'Italia era sotto il controllo delle Nazioni vincitrici, che avevano diritto d'interferire sulla vita sociale, economica e finanziaria dello Stato. Difficoltà che non si sono potute superare. Io ricordo però che una riforma si sarebbe potuta fare: quella del cambio della moneta. Oggi è inutile parlarne più; ma essa si sarebbe potuta utilmente fare quando quell'esperto finanziere e perfetto galantuomo, che fu Marcello Soleri, assunto alla dignità di Ministro del tesoro, fissò un completo programma finanziario, che si doveva svolgere in tre

tempi: estensione del prestito al Nord (e questo si eseguì con risultati brillantissimi); cambio della moneta; ed infine imposta progressiva sul patrimonio. Egli aveva avuto una concezione organica e precisa, la quale si sarebbe potuta, io credo, senza eccessivi sforzi, attuare. Si disse poi che il cambio della moneta non si era potuto più fare, perchè si doveva provvedere alle elezioni. Queste, però, si tennero il 2 giugno 1946, mentre si parlò del cambio in settembre o in ottobre 1945, subito dopo la estensione del prestito al Nord. Forse il cambio sarebbe ancora oggi utile se effettuato alla pari, cioè non a fini fiscali, ma come cambio statistico, per conoscere l'ammontare preciso del circolante in Italia, e direi anche come cambio igienico per avere dei segni monetari meno sporchi di quelli che siamo costretti a adoperare! Quindi, su questa mancanza di politica monetaria, io richiamo l'attenzione del Governo, sempre tenendo ferma l'idea fondamentale che bisogna evitare l'inflazione, che bisogna fare tutto il possibile per impedirla, poichè noi siamo stati per due o tre volte sul punto di sfiorarla, e solo per virtù del nostro popolo e dei sagaci dirigenti della nostra politica finanziaria, abbiamo potuto evitarla. Ma anche alla deflazione bisogna sfuggire, poichè questa porterebbe con sè gli stessi danni dell'inflazione. Quindi politica della stabilizzazione, dello star fermi dove siamo, aspettando che la ripresa economica della Nazione, lo sviluppo delle industrie, dei commerci, il rasserenamento soprattutto della atmosfera internazionale, rendano possibile quel rifiorire e della vita economica che già noi sentiamo, poichè un rifiorimento c'è nel Paese. Sì, un rifiorimento c'è, ed è inutile fare dello sterile pessimismo: tutti gli stranieri che vengono in Italia ripartono entusiasti di quello che vedono: trovano cioè un paese giovane, che vuole rinascere, che vuol sanare le sue piaghe e le sue ferite, e che in parte ci riesce. Una politica prudente occorre dunque, che aiuti e incoraggi questa promettente ripresa economica.

Ultimo cenno rapidissimo per non venir meno alla promessa, è quello che riguarda una saggia proposta dell'onorevole Paratore. Egli osserva: si è sempre parlato degli aiuti americani e non c'è dubbio che l'Italia ha vissuto in questi ultimi tre anni in gran parte in virtù di

detti aiuti. L'onorevole Paratore cita gli accordi col Governo americano del 28 marzo 1945 e del 19 gennaio 1946; l'accordo con il Governo canadese nel settembre 1947; l'accordo per il Fondo d'emergenza per l'infanzia, il piano post-UNRRA ovvero AUSA, del 4 luglio 1947; il piano per gli aiuti *interim*; è tutta una serie di milioni di dollari che sono venuti a risollevarla la nostra stremata economia e a rendere possibile una vita seminormale alla nostra finanza.

Non sarebbe utile che tutto questo apporto, che poi, in parte, viene anche a lenire, i danni che, per necessità di guerra, gli stessi che oggi ci aiutano, ci hanno arrecato (e noi non possiamo dir nulla, perchè la guerra non ragiona, anzi è una forma di follia: guai se ragionasse! più pazzo è, maggiori risultati raggiunge!) che tutta questa congeria di aiuti fosse elencata e bene inquadrata, in una precisa relazione anche per smentire certe dicerie che si sentono ancora circolare nel pubblico, e specialmente nella parte più ignorante, secondo le quali non sarebbe vero che l'America ci ha aiutato, ma che essa ha fatto appena una piccola parte del suo dovere? E ciò anche per circondare con i fiori della nostra gratitudine il

quadro completo di questo aiuto fraterno e disinteressato.

Onorevoli senatori, mi pare di avere espletato, nei limiti di tempo che mi ero prefissi, il compito, non di trattare il complesso problema della nostra finanza, per me troppo vasto e difficile, ma di accennare soltanto ad alcuni punti, sui quali mi sono permesso di richiamare l'attenzione dei Ministri competenti. Comunque, una cosa risulta chiara, sia dai bilanci sia dalle relazioni dei nostri senatori commissari; ed è questa: la fiducia nella ripresa della vita finanziaria ed economica della Nazione. Abbiamo attraversato momenti gravissimi, siamo stati sul punto di naufragare: oggi la nave della giovane Repubblica ha ripreso il suo sicuro cammino verso nuovi porti e nuovi lidi. Accompagnamola con il nostro augurio! (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta del pomeriggio alle ore 16,30 con l'ordine del giorno già pubblicato.

La seduta è tolta (ore 13.20).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti