CLVIII. SEDUTA

MARTEDÌ 22 FEBBRAIO 1949

Presidenza del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDI

del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 5553

Commissioni permanenti (Variazione nella composizione) 5554

Disegni di legge:

(Presentazione) 5573

(Trasmissione e deferimento a Commissioni permanenti) 5554

Disegno di legge: «Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento» (216) (Discussione):

MASTINO 5565
FERRARI 5569
BATTISTA 5574
BORROMEO 5580

Interpellanze (Annunzio) 5584

Interrogazioni:

(Annunzio) 5585

(Svolgimento):

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 5555, 5556, 5558, 5564
RUGGERI 5555
ALLEGATO 5556
MENOTTI 5559, 5564
LUCIFERO 5563
PASTORE . . . . . *Pag.* 5563
CAPPA 5564

(Sullo svolgimento):

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 5565
GENCO 5586
CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* . . . 5586

Relazioni (Presentazione) 5554

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Del Secolo, per giorni 5; Guglielmone, per giorni 4; Panetti, per giorni 2; Quagliarello, per giorni 60.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Trasmissione di disegni di legge e deferimento a Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Temporanee modifiche al decreto legislativo 18 gennaio 1947, n. 133, contenente nuove norme sul matrimonio dei sottufficiali e militari di truppa dell'Arma dei carabinieri » (280).

Il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito tale disegno di legge all'esame e all'approvazione della 4ª Commissione permanente (Difesa).

Comunico inoltre che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il disegno di legge, di iniziativa del deputato Turchi: « Proroga, con modificzioni, del decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 61, relativo al conferimento dei posti di ruolo mediante concorsi interni al personale non di ruolo in servizio presso enti pubblici locali » (281).

Il Presidente del Senato valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito il disegno di legge suddetto all'esame e all'approvazione della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno).

Comunico infine che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge, d'iniziativa del senatore Longoni: « Corresponsione di indennità di carica ai componenti le deputazioni provinciali » (274);

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) i disegni di legge: « Aumento del contributo a favore degli asili infantili israelitici di Roma » (277) e « Concessione di una nuova sovvenzione straordinaria di lire 800 milioni all'Azienda Carboni Italiani (A.Ca.I.) » (278);

della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale), il disegno di legge, d'iniziativa dei senatori Castagno ed altri: « Scioglimento dell'ente morale « Alleanza cooperativa torinese » (271)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Bo ha presentato, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), la relazione sul disegno di legge, d'iniziativa dei senatori Spallino ed altri: « Modifiche ed aggiunte alla legge 13 giugno 1942, n. 794, concernente gli onorari di avvocato e di procuratore per prestazioni giudiziali in materia civile, ed alle tabelle annesse, ed al decreto legislativo luogotenenziale 22 febbraio 1946, n. 170, concernente l'aumento degli onorari di avvocato e degli onorari e diritti di procuratore » (145).

Comunico altresì che il senatore Umberto Merlin ha presentato, a nome della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), la relazione sul disegno di legge: « Abrogazione e sostituzione dell'articolo 19 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 » (162-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Queste relazioni saranno stampate e distribuite: i relativi disegni di legge verranno posti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Variazione nella composizione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, su richiesta dal Gruppo parlamentare repubblicano, il senatore Sforza cessa di far parte della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie), in seno alla quale sarà sostituito dal senatore Facchinetti, e passa alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), nella quale verrà sostituito dal senatore Parri.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima interrogazione è quella del senatore Molinelli al Ministro dell'interno «per conoscere le ragioni per le quali il Prefetto di Ancona ha assunto un atteggiamento di irriducibile rifiuto di fronte alle proposte avanzate dai rappresentanti dei disoccupati proponenti misure dirette a risolvere la situazione particolarmente difficile di alcune località della provincia».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazza, Sottosegretario di Stato per l'interno, per rispondere a questa interrogazione.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Veramente il Prefetto di Ancona, anzichè assumere l'irreducibile atteggiamento, di cui si parla nella interrogazione, ha, prima dello sciopero, ricevuto commissari e convocato riunioni alle quali ha partecipato anche il senatore interrogante e che sembrano piuttosto testimoniarne la volontà conciliatrice.

Ha rifiutato, è vero, di aderire alla proposta di rimborsare le spese di viaggio a coloro che per prendere parte ad una manifestazione di protesta erano convenuti ad Ancona dai paesi della provincia, ma come avrebbe potuto far diversamente? Risulta poi che egli, come prefetto ha rifiutato di impegnarsi a finanziare certo tronco stradale in Comune di Fabriano per l'importo di sette milioni sulla relativa dichiarata impossibilità da parte del provveditore per le opere pubbliche. E se, sotto la pressione di una massa assurdamente montata, ciò ha potuto portare alla dichiarazione di quello sciopero generale dal quale derivarono i ben noti deplorevoli incidenti, non credo ciò possa oggi indurre il senatore interrogante a negare la legittimità inevitabile dell'atteggiamento prefettizio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruggeri, secondo firmatario della interrogazione, per dichiarare se si ritiene soddisfatto.

RUGGERI. Onorevole Sottosegretario, io non so se lei ha letto attentamente l'interrogazione, poichè essa conclude con queste parole: «richiesta di misure dirette a risolvere la situazione particolarmente difficile di alcune località della provincia». Il rifiuto del Prefetto verte su questa materia; non mi venga pertanto a dire che il rifiuto del Prefetto riguarda il rimborso delle spese di viaggio. Le delegazioni sono venute in Ancona perchè l'atteggiamento del Prefetto, da due o tre mesi prima della manifestazione, lo ha provocato. Io glielo dico con cognizione di causa perchè diverse delegazioni sono state accompagnate da me (era mio dovere infatti) e da altri colleghi parlamentari. Dissi ultimamente al Prefetto: signor Prefetto si renda conto della particolare situazione difficile che si ha prevalentemente in alcune località. Sappiamo tutti che il problema della disoccupazione non può esser risolto così miracolosamente in poco tempo. Abbiamo nella provincia di Ancona 27 mila disoccupati su 400 mila abitanti: il sette per cento della popolazione. A Jesi, che conta trentamila abitanti, vi sono tremilacinquecento disoccupati; abbiamo nella famosa località di Castelletta, che è stata il centro dell'agitazione, milleduecento abitanti e trecento disoccupati; si può dire che tutto il paese è disoccupato, nessuno fa niente, la gente muore letteralmente di fame.

Il Prefetto mi disse: «non faccia venire i disoccupati in Ancona» e mi promise fermamente di risolvere tre o quattro problemi che noi gli indicavamo. Promise di risolverli per la campagna invernale: siamo a marzo, onorevole Marazza, e ancora nulla si è avuto. Ed allora i disoccupati, visto che nessuno li aiutava, visto che tutte le promesse erano a vuoto hanno deciso di venire a protestare. Non si è fatta nessuna montatura dell'agitazione e per fortuna gli organi sindacali ed alcuni organizzatori politici hanno preso il movimento in mano. Diversamente sarebbe successo qualche cosa di molto grave, soprattutto a causa dell'atteggiamento della Celere. Perchè il primo giorno che c'è stata questa marcia della fame, cioè disoccupati che sono andati a farsi vedere perchè nessuno li notava nei loro luoghi di sofferenze, non è successo niente. Prima di far dichiarare alla Confederazione generale lo sciopero, proprio io ridussi le richieste a questi termini: «Signor Prefetto, si impegni che tra dieci, quindici giorni, quel famoso lavoro della Castelletta, dell'importo di sette milioni venga

iniziato. Lei lo può fare ». Senonchè abbiamo avuto la sensazione che da parte del Governo c'era proprio l'ordine di non cedere su nessun punto.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Il Governo ha disposto la assegnazione di venti milioni.

RUGGERI. Se ciò fosse stato effettuato prima dello sciopero avremmo avuto un argomento per provare ai disoccupati che il Governo sarebbe venuto incontro alle loro richieste.

Dissi al Prefetto: «Ci dia una dimostrazione concreta che effettivamente da qui in avanti qualche cosa si farà per la disoccupazione ». Invece nulla è stato fatto. Allora è scoppiato il conflitto e lo sciopero. Colpa della Celere. Non c'era nessun sovvertimento, c'era solo lo sciopero. Invece gli operai che giravano per la città sono stati senza preavviso aggrediti ed hanno loro sparato. Per fortuna c'erano degli uomini responsabili che hanno capito la situazione ed hanno cercato di diluire l'agitazione.

Per questi motivi non posso dichiararmi soddisfatto di quel che lei mi ha detto. Infatti lei ha affermato che il rifiuto del Prefetto riguardava solo le spese per il ritorno alle proprie sedi. Non è vero, perchè a questo ha provveduto la cittadinanza di Ancona, con molta comprensione. La nostra era solo una segnalazione; facevamo presente l'opportunità che a questa gente, che era venuta allo sbaraglio, fosse data qualche cosa per rimandarla alle proprie case. Invece ci ha pensato la popolazione di Ancona.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione dei senatori Allegato e Rolfi, al Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni dello scioglimento dell'Amministrazione Comunale di Accadia (Foggia).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazza, Sottosegretario di Stato per l'interno, per rispondere a questa interrogazione.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Come l'onorevole interrogante ha appreso dalla relazione del Ministro al Presidente della Repubblica pubblicata sulla «Gazzetta Ufficiale» unitamente al decreto di scioglimento dell'Amministrazione comunale di Accadia, questo ebbe luogo su conforme parere del Consiglio di Stato per l'assoluta incapacità dei suoi amministratori emersa da due inchieste che – a prescindere da poco edificanti fatti personali: un assessore venne sorpreso in flagrante furto di infissi divelti dalla casa dello Stato a lui concessa in uso; altro assessore fece corrispondere alla moglie per sè e per due figli l'indennità caro-pane pur essendo egli iscritto fra i contribuenti diretti del Comune ecc. – hanno accertato un disordine contabile tale da impedire financo ogni possibilità di ricostruzione: mancanza di deliberazioni di spese; mandati non autorizzati; mastri non tenuti affatto; delibere non trascritte; conti non approvati; imposta sull'entrata non corrisposta ecc., nonchè assoluta trascuranza di ogni cura amministrativa come la manutenzione delle case asismiche di proprietà dello Stato ridotte ora in condizione di completo abbandono ecc. Il tutto malgrado richiami e diffide riuscite sistematicamente inutili, concretandosi così, davvero clamorosamente, la ipotesi di cui all'articolo 323 del testo unico 1915, primo comma.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Allegato per dichiarare se è soddisfatto.

ALLEGATO. Io non posso dichiararmi soddisfatto, onorevole Marazza, perchè lo scioglimento dell'amminitrazione di Accadia è una offesa alla libertà democratica e le accuse che si fanno a suo carico sono tutte infondate. Gli amministratori di Accadia avevano il diritto di presentare le loro controdeduzioni prima che il Governo arrivasse allo scioglimento dell'Amministrazione, ma essi si sono trovati di fronte al fatto compiuto. L'onorevole Sottosegretario ha letto i motivi che hanno indotto il Ministero ad agire e mi deve scusare come mi devono scusare tutti i colleghi se mi intrattengo un momento per dimostrare l'infondatezza dei motivi stessi.

Qui si dice: da una inchiesta eseguita nel gennaio 1947 da un funzionario di Prefettura risulta tra l'altro che il comune, sebbene proprietario di un patrimonio di oltre 300 ettari di bosco, nessuna rendita ricavava dal medesimo fin dal 1945. Ella non è stata informata che questo bosco di proprietà comunale è stato in buona parte spezzonato dalle incursioni degli aeroplani nemici durante la guerra e che in conseguenza non poteva essere tagliato dopo il 1945.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Non ho neanche accennato a questo episodio.

ALLEGATO. Questa accusa quindi è assolutamente infondata. Si accusano poi gli amministratori di non intervenire in difesa di questo patrimonio comunale e punire coloro che dannegerebbero il bosco. Ora presso la Pretura di Accadia ci sono una quantità di verbali di controversie giacenti, ma che colpa ha l'amministrazione comunale se essi non vengono discussi dalla Pretura di Accadia? Ed ancora si parla in ordine all'applicazione dei tributi locali, il cui gettito si mantiene ad un livello del tutto insufficiente cosicchè lo Stato ha dovuto contribuire con un milione e 860 mila lire al pareggio del bilancio. Lo Stato è intervenuto, fino a poco tempo fa, per integrare i bilanci di quasi tutti i comuni d'Italia e così ha fatto per questo in discussione. Però oggi il comune di Accadia ha un attivo di 680 mila lire e vorrei vedere quanti Comuni dalla Repubblica hanno un simile attivo. L'onorevole Sottosegretario ha detto che un Consigliere, certo Salvatore Francesco, è stato deferito all'Autorità giudiziaria perchè sorpreso da un agente municipale mentre trasportava a dorso di mulo in una sua proprietà due infissi divelti da una casa asismica costruita dallo Stato. Ma egli è stato assolto perchè il fatto non costituisce reato! Ed anche questo sarebbe uno dei motivi per cui l'amministrazione di Accadia è stata sciolta.

Ed ancora altri motivi: Il consigliere Andiano Sebastiano è stato rinviato a giudizio per la invasione della sede di un partito politico.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Non ne ho parlato.

ALLEGATO. Tutto questo risulta dal decreto di scioglimento.

Ed ancora un altro motivo: la moglie dell'assessore Taviano Saverio ha percepito l'indennità caropane per sè e per due figli nonostante che il marito fosse iscritto tra i contribuenti dell'imposta bestiame. Egli possiede un asino che è la bicicletta della montagna. La moglie che lavora per conto terzi ha diritto di avere il caropane per sè e per due bambini come tutti gli altri lavoratori. E questo sarebbe un altro motivo per sciogliere l'amministrazione del comune di Accadia.

Per le casette asismiche costruite dallo Stato dopo il terremoto del luglio 1931 vi è stato un sopraluogo da parte della Prefettura che ha accertato che le casette stesse sono state migliorate negli ultimi anni. Ed allora perchè si scioglie l'amministrazione di Accadia?

Noi lo sappiamo: perchè durante il periodo elettorale i deputati democratici cristiani hanno promesso ai propri elettori che l'amministrazione sarebbe stata sciolta. E non deve meravigliare se questo è stato fatto. Non è il solo comune di Accadia che nella nostra provincia si scioglie per volontà dei signori della democrazia cristiana. Io vorrei sapere, onorevole Sottosegretario, quante amministrazioni dirette da democristiani sono state sciolte come quella di Accadia. Io parlo della mia provincia; non conosco le altre; ma so che in provincia di Foggia – e credo che ciò sia avvenuto anche per tutta la Puglia – nessuna amministrazione è stata sciolta.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Si vede che offrono maggiori garanzie. Si vede che amministrano meglio. (*Commenti*).

ALLEGATO. Io lo so, onorevole Marazza, che queste mie parole non risolvono nulla. Ormai l'amministrazione d'Accadia è stata sciolta; però io le dico fin da oggi che sapranno rispondere gli elettori di Accadia e la pregherei di far fare al più presto le elezioni. Sono convinto che gli amministratori di ieri ritorneranno. Quando si dice che questo ex sindaco Barbalato, che è di parte socialista mentre io sono di parte comunista, avrebbe fatto di tutto per spodestare precedenti amministratori del mio partito, quando si dice che costui è stato un cattivo amministratore, si dice una grande sciocchezza. Io tengo ad informarla che esso è stato già sindaco al tempo dei Comitati di liberazione ed è stato rieletto. Quindi, l'ex sindaco di Accadia, se è stato rieletto, è segno che riscuoteva la fiducia della popolazione. (*Approvazioni da sinistra*).

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno. Perseverare est diabolicum.* (*Commenti*). Parli del punto 6 del decreto!

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione del senatore Menotti al Ministro dell'interno «per sapere quali misure abbia preso o intenda prendere in seguito a

fatti di inaudita violenza provocati e compiuti dalle forze di pubblica sicurezza di Mantova il 9 gennaio 1949, dopo il comizio di solidarietà con i partigiani greci, violenze assolutamente ingiustificate di cui sono rimaste vittime pacifici cittadini, donne e bambini, due senatori e un deputato, e che hanno suscitato l'unanime indignazione della popolazione del capoluogo e della provincia».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazza, sottosegretario di Stato per l'interno, per rispondere a questa interrogazione.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Anche gli incidenti di Mantova sono dovuti al tentativo di effettuare ad ogni costo un corteo che era stato vietato e che la Polizia fu perciò costretta a disperdere. Risaliamo al 9 gennaio e alle manifestazioni indette quel giorno in molte città d'Italia «Pro libera Grecia». Come è noto, era stato allora concordato che esse si sarebbero svolte ovunque in locali chiusi. A Mantova l'accordo, che dirò nazionale, era stato ribadito da altro accordo direttamente intervenuto con il Presidente dell'A. N. P. I. locale. Che esso non sarebbe stato osservato tuttavia cominciarono a rivelarlo due altoparlanti installati all'esterno e l'affollarsi intorno ad essi di numerosi partecipanti. La Polizia tollerò, ma, resa in tal modo accorta, si fece ad ammonire gli organizzatori che non avrebbe ovviamente consentito altre violazioni al decreto. Intanto la manifestazione si svolgeva, attaccando gli oratori – tra i quali il senatore interrogante – nel nome della libertà della Grecia, il Governo italiano liberticida e la Polizia che ne è strumento; anzi, uno di essi investito del mandato parlamentare avvertì espressamente i funzionari di polizia che essi sarebbero stati chiamati un giorno a rispondere della esecuzione degli ordini illegali dell'attuale Governo, in quanto l'avvento al potere dei partiti di estrema sinistra si sarebbe effettuato nel limite dei 20 anni – disse – della prescrizione dei reati.

Gli effetti di tale eccitamento erano prevedibili, e perciò, prima che il comizio finisse, gli organizzatori vennero ammoniti un'altra volta ad evitare manifestazioni esterne. Ma qui cominciarono le difficoltà, perchè si disse non essere possibile avvertire la massa, la quale, infatti, all'uscita del palazzo cominciò subito ad incolonnarsi dietro le bandiere e i cartelli dei gruppi partigiani di Verognago e di Gonzaga. Anche a costoro vennero perciò rivolti gli ammonimenti della Polizia, ma ne derivarono schiamazzi e minacce e subito anche il tentativo di sfondare un cordone di agenti che bloccavano il passaggio dall'angolo della chiesa di S. Andrea ai portici della Cervetta. E ciò, nonostante che nell'intento di frazionare la massa, gruppi di dimostranti fossero stati lasciati passare, sinchè non fu evidente che essi tendevano a prendere così gli agenti alle spalle. Infatti, a questo punto, un agente venne ferito a sangue da una violenta bastonata vibratagli al capo, da tergo, ed altri agenti vennero pure aggrediti.

Poteva in questo stato di cose il funzionario di servizio non dare l'ordine di scioglimento? Ne derivò un tafferuglio in cui altri otto agenti furono feriti, e che ovviamente determinò l'intervento della «Celere» ed il definitivo scioglimento della folla, non senza alcuni contusi dei quali, però, uno solo ebbe a farsi medicare all'ospedale. Fu, purtroppo, lievemente colpito ad un polso anche l'onorevole Nicoletto e lo stesso senatore interrogante ebbe a lamentarsi di essere stato, a sua volta, in qualche parte contuso.

Si vuole che l'azione della «Celere» sia stata indiscriminata e violenta, e che ciò, provocando vittime innocenti, abbia suscitato lo sdegno generale. Veramente non tutti sembra fossero di questo parere tra gli stessi organizzatori della manifestazione, e il senatore Barontini avrebbe anzi avuto parole di moderazione. Nè lo sciopero generale di protesta, proclamato per il pomeriggio del giorno seguente, e attuato, sì e no, dal 25 per cento dei lavoratori dei soli stabilimenti industriali, ha dato ragione alle affermazioni dell'interrogante. Il Ministero, comunque, sensibile in argomento assai più di quanto da taluni non si voglia credere, ordinò subito una inchiesta affidandola ad un ispettore generale, il quale concluse bensì ammettendo che nel trambusto abbia potuto essere travolto, sia pure senza apprezzabili conseguenze, anche qualche estraneo indugiatosi sotto i portici del caffè Sociale, ma, nemmeno a farlo apposta, proprio coloro di cui a questo riguardo venne fatto il nome e che hanno quindi potuto essere interrogati

(si tratta di persone notissime e molto serie) hanno protestato per la speculazione (la parola è loro) che così si sarebbe tentata – fu persino fatta, per un consigliere comunale, una deliberazione di giunta! – non solo smentendo d'aver subìto violenza ma financo rendendo testimonianza dell'azione persuasiva svolta dagli agenti e, per contro, della ingiuriosa violenza verbale di alcuni tra i dimostranti.

Nè, quanto a tattica, dice l'Ispettore, il reparto – nella situazione di fatto venuta a crearsi – avrebbe potuto manovrare diversamente.

Dimodochè – e l'Ispettore lo avverte espressamente – gli ampi particolari dati dal senatore interrogante su una lettera aperta al questore di Mantova pubblicata dal giornale «Il Progresso» devono considerarsi effetto di erronee informazioni.

Augurandomi quindi che essi non vengano ripetuti qui, assicuro lo stesso interrogante che, comunque, anche da questa incresciosa vicenda il Ministero ha tratto argomento per rinnovare alla forza di polizia raccomandazioni di prudenza e di invito all'azione più pacata ed attenta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Menotti, per dichiarare se è soddisfatto.

MENOTTI. Onorevole Marazza, ella converrà che ciò che è avvenuto a Mantova il 9 gennaio è una cosa molto seria, ed il primo rilievo che vorrei farle è il ritardo con il quale ha risposto alla mia interrogazione. Questo ritardo è un segno di indifferenza da parte sua verso un fatto che ha sollevato l'indignazione di tutta una provincia e che interessa tutta una provincia. Il suo ritardo è ancora più ingiustificato perchè io ebbi due volte occasione di sollecitarla a venire qui a rispondere.

Io mi rendo conto che abitualmente il suo compito di rispondere alle varie interrogazioni è un compito ingrato perchè le informazioni che le vengono date e trasmesse, non so con quali mezzi, sono sempre o incomplete o tendenziose. Ma nel caso degli incidenti di Mantova ella non aveva bisogno di attendere il rapporto scritto da Mantova, in quanto un suo funzionario si recò in quella città e dopo l'inchiesta fatta deve pure avere riferito direttamente e personalmente, sebbene io mi permetta di mettere in dubbio che questo suo funzionario fosse in grado di darle delle informazioni complete ed obiettive, per il semplice fatto che taluni degli uomini che potevano metterlo al corrente non sono stati richiesti di deporre, non sono stati interrogati, non sono stati cercati. Credo che non sarebbe stata cosa nociva, agli effetti di una obiettiva inchiesta, che, ad esempio, il senatore Menotti fosse interrogato e che fosse pure interrogato l'onorevole Nicoletto, il quale abitualmente si trova a Mantova; comunque, sia l'uno che l'altro sono persone con le quali è facile avere appuntamento e convegno a Mantova. Questo non è stato fatto, e non credo a caso.

Tuttavia vorrei, dopo la risposta dell'onorevole Sottosegretario, dare una versione dei fatti, e mi si permetta, onorevole Presidente, di spendere alcune parole per essa, poichè la importanza della interrogazione e dei fatti di cui ci occupiamo è tale che giustifica qualche minuto dedicato a questo episodio.

Nei giorni che precedettero il 9 gennaio, il signor Boschini, presidente dell'A. N. P. I. provinciale di Mantova, ebbe conversazioni per stabilire gli accordi secondo i quali effettuare la manifestazione a favore dei partigiani greci. Si addivenne ad un accordo per cui, contrariamente a quello che fu detto nei primi giorni e nelle prime conversazioni, il permesso per il comizio nella grande sala della Ragione sarebbe stato concesso.

Voglio aprire una parentesi per domandarvi: ma davvero occorreva chiedere e concedere un permesso per un comizio in una sala chiusa? Sono state necessarie conversazioni durate 3 giorni con il questore per ottenere questo permesso. A me pare, se non vado errato, che per adunanze, assemblee, comizi in locale chiuso, basti dare notifica 2 giorni o 24 ore prima.

Quanto al corteo, gli organizzatori della manifestazione avevano desistito dall'organizzarlo. Di ciò al mio ritorno da Roma ero stato informato. Io le assicuro che gli organizzatori della manifestazione e i tre onorevoli presenti, Barontini, oratore ufficiale, Nicoletto, deputato, e l'interrogante, senatore, si sono adoperati perchè l'uscita del pubblico dalla sala,

gremita da 4 o 5 mila persone, e il deflusso avvenissero senza che si componesse in corteo. Io stesso mi assunsi la funzione di pormi a 30 metri fuori dalla sala, al di là dell'uscita, per regolare, insieme a Barontini e a Nicoletto, come persone autorevoli, il deflusso a gruppi di 50 o 60 persone, secondo un accordo preso non i giorni precedenti ma nella sala stessa con un commissario inviato a parlamentare con noi.

Io spero che ella vorrà avere la compiacenza di ritenere obiettive e veritiere le mie affermazioni. In un primo momento noi siamo riusciti nel nostro intento e due o tre gruppi sono defluiti senza che avvenisse alcun incidente, e io posso assicurare che il primo gruppo dei dimostranti regolato da noi si è allontanato ed ebbe notizia degli incidenti qualche tempo dopo, perchè era già lontano ed in partenza per la Provincia. Questo era l'intento preciso degli organizzatori e di coloro che stavano regolando lo sfollamento sulla strada. Ma sono avvenuti i fatti a tutti noti e che non si possono qualificare che come una provocazione voluta. (*Rumori dalla destra*). Il signor Prefetto di Mantova, il quale deplorò gli incidenti davanti a noi, li chiamò almeno un malinteso, e in nessun caso ci attribuì l'intenzione di aver violato l'accordo preso. Nè il Prefetto, nè il Questore fecero questa affermazione. Invece si è permesso di farla lei ora qui.

Ad un certo momento venne dato l'ordine di gettarsi sulla folla che usciva dalla sala. Si stabilì un cordone di agenti armati ed il deflusso fu reso impossibile. Io e gli altri colleghi presenti sudammo sette camicie per impedire ciò, gridammo a tutti i commissari di Mantova: lasciate libero il passaggio! Non imbottigliate la strada! Cosa state facendo? È una follia, una provocazione! Lasciate passare la folla! (*Commenti*).

Ed ora cosa viene a raccontarmi, onorevole Marazza? Così sono avvenute le cose e non altrimenti. Quindi di chi la colpa?

È evidente che impedendosi l'uscita e continuando la gente a discendere dallo scalone della sala della Ragione, la folla si è ammassata ed allora, prendendo a pretesto l'ammassamento, si cominciò a bastonare.

Questo è avvenuto, i fatti sono questi.

Io perciò le domando, onorevole Marazza: è questo il modo con cui i rappresentanti della questura, i commissari che dirigevano il servizio, hanno rispettato la legge e l'impegno preso? Oppure essi volevano il fattaccio? Se lo volevano, l'hanno ottenuto.

Ella è male informata, egregio Sottosegretario. Se voleva una informazione più precisa, poteva proprio attenersi alla lettera aperta dell'interrogante al questore, da lei citata così poco a proposito. Lei l'ha dichiarata non esatta. Falso è invece il rapporto scritto o verbale presentatole dal suo ispettore generale mandato a Mantova per l'inchiesta.

La verità è una sola: che non ci si è limitati alla inaudita vergogna di provocare violenze in piazza S. Andrea, davanti al Palazzo della Ragione. Ma la dimostrazione palese della volontà di terrorizzare la cittadinanza mantovana si è avuta allorchè le camionette della «Celere» si sono spinte nella loro azione lontano da quella piazza. Chi conosce Mantova – e lei forse onorevole Marazza la conosce – può dire che da Palazzo della Ragione al Teatro Sociale, al Corso Italia c'è un chilometro, ed ivi i passanti sono stati caricati. (*Proteste da sinistra*).

Io non so che cosa abbia detto all'ispettore ministeriale il professore Alessio, amico politico dell'onorevole Lucifero, che cosa abbia dichiarato il giudice Ruggenini, che abbia pensato e detto Learco Guerra delle violenze subite. Io non so se siano stati interrogati i bambini di un orfanotrofio che sono stati spaventati, investiti dalla corsa impazzata delle camionette della «Celere». Ebbene, a quella distanza si sono compiute violenze. Gli agenti della «Celere» che pendevano a destra e a sinistra delle loro camionette, indiscriminatamente, senza badare a chi colpivano, allungavano bastonate a tutti. Vi furono dei colpiti lungo via Roma, lungo il Corso, davanti al Municipio ed altrove. Le *jeeps* della «Celere» si sono spinte fino al campo sportivo, alla periferia della città, e lì evidentemente non erano giunti i defluenti dalla sala. Si è voluto terrorizzare la popolazione, ecco tutto. Il Sindaco di Mantova ebbe a dire che non vide mai una scena simile, tranne durante il periodo dell'occupazione tedesca (*clamori*). Questi fatti hanno indignato tutta

la popolazione. La mia versione che è di un testimonio oculare, è la sola esatta. Ma permetta un pò di aggiungere poche considerazioni perchè esse aiutano a comprendere quello che è avvenuto a Mantova. A Mantova fatti simili non erano accaduti mai, ma fatti deplorevoli ed illegali da parte delle autorità si erano avuti nei mesi precedenti.

PRESIDENTE. Onorevole Menotti, la prego di concludere.

MENOTTI. Concludo subito illustre Presidente: queste sono cose che è bene che si sappiano. In un Comune, e precisamente a Castel d'Ario, un giorno il maresciallo dei carabinieri pretendeva avere dalle sezioni locali dei partiti di sinistra l'elenco dei loro iscritti.

A Goito, altro Comune della provincia, le autorità locali di Pubblica sicurezza pretendevano di impedire che si suonassero in una festa e per di più in locali chiusi gli inni dei lavoratori. Un'altra volta, a Marmirolo, si è anche dovuto lamentare che i rappresentanti delle autorità, i carabinieri, pretendevano di assistere ad una assemblea chiusa di partito. A Roncoferraro, altro Comune della provincia di Mantova, nell'estate scorsa, durante uno sciopero di braccianti, vi furono degli arrestati e questi arrestati credo, in numero di 11 o 12, furono trasportati a Mantova in questura ed ivi fatti segno a brutalità e violenze. L'inchiesta non la condusse un altro, la condussi io stesso dopo la scarcerazione avvenuta a 48 ore di distanza, perchè nulla giustificava questi arresti e meno ancora le violenze inflitte. Mi recai nelle case di questi braccianti che erano stati appena rilasciati, li esaminai, li interrogai, li misi a confronto, riscontrai sui loro corpi le traccie delle percosse. Feci stendere la denuncia dai colpiti e la consegnai alla Procura di Mantova, ma quella denuncia scomparve, non se ne parlò più. Gli esempi che ho portato dimostrano l'atmosfera esistente nella provincia di Mantova, atta a provocare quel che è avvenuto il 9 gennaio.

Sono avvenute violenze. Io stesso riconosco che non tutti gli uomini della « Celere » sono colpevoli. Anzi una parte di essi si rivolsero a me e ad altri dicendoci di allontanarci perchè non ci fosse fatto del male. Approfitto dell'occasione per rivolgere a questi agenti, che dimostrarono un contegno onorevole, il dovuto elogio. Ma molti altri ebbero ben diverso contegno. Ne vidi uno, ad esempio, forse un avanzo di galera o uno squadrista di ieri, un invasato il quale, dopo aver bastonato cittadini isolati, dopo aver colpito l'onorevole Nicoletto che gridava: « sono deputato » e veniva invece bastonato più forte, quando la piazza fu vuota, si gettò ferocemente contro una bicicletta sino a spaccarla. Questi sono gli uomini a cui voi affidate l'ordine pubblico. Ne sono rimasto impressionato.

Io stesso, mentre mi dedicavo al ristabilimento dell'ordine mi sento colpire da una parte e avendo detto « sono un senatore », allora mi si colpisce anche dall'altra. Vuol dire il Governo dove ha reclutato questi uomini, questi forsennati? (*Clamori nell'aula*).

Questa è la versione dei fatti, onorevole Marazza. L'indignazione è stata generale ed era pienamente giustificata. Io spero che ella se ne renda conto. La sua affermazione, secondo cui solo il 25 per cento dei lavoratori ha scioperato, è semplicemente ridicola. Le assicuro che mai a Mantova si ebbe uno sciopero così compatto e generale come quello del 10 gennaio, che può essere solo poragonato a quello del 14 – 16 luglio 1948. Lo sciopero fu completo a Mantova e nella provincia. Posso affermarlo perchè io visitai il capoluogo e la provincia per vedere come andava lo sciopero e per parlare alle folle incollerite.

Concludendo il mio intervento, dico che bisogna stabilire le responsabilità. Le responsabilità sono del questore e dei suoi funzionari. C'è però una responsabilità del Governo, onorevole Marazza, una responsabilità seria e grave. (*Rumori da destra, consensi da sinistra*).

Io desidero chiedere infine, una cosa: è vero o non è vero che dopo il 9 gennaio, dopo le nostre proteste, dopo lo sciopero generale, dopo il fatto che diecine e diecine di cittadini sono stati colpiti da violenze in modo inaudito ed arbitrario, dopo la violazione della legge e degli accordi assunti, il questore di Mantova che fino allora era reggente di questura è stato promosso questore? L'avete premiato: è vero o non è vero? Risponda a questa domanda! Se è così, io credo che la conclusione può trarla qualsiasi onesta persona nel Paese e ogni nostro collega in questa Assemblea.

Io voglio con tutta fermezza ricordarle una cosa: Mantova è una città che ama la libertà e la democrazia ed è una provincia che occupa in Italia una posizione avanzata nella lotta per la democrazia e la libertà. Mantova, onorevole Marazza, qualunque siano le versioni dei suoi informatori e dei suoi inquirenti, qualunque sia il modo di agire dei rappresentanti del Governo, seguirà la propria strada, lottando per la democrazia, per la libertà e per una vita migliore e su questa strada voi non l'arresterete con i vostri metodi reazionari e terroristici.

Da questa Aula io denuncio al popolo la responsabilità del Governo, dichiarandomi completamente insoddisfatto della risposta datami. (*Vivi applausi da sinistra*).

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Voglio dare una semplice notizia di fatto. L'onorevole Menotti ha lamentato di non essere stato interrogato dall'ispettore che ha compiuto l'inchiesta di cui ho detto.

Ora, nella relazione che l'ispettore ha presentato e che ho sott'occhio, è a questo riguardo testualmente scritto: « Non ho potuto sentire il senatore Menotti perchè egli mi ha sfuggito ». (*Interruzioni e clamori da sinistra*).

VOCCOLI. Ma non bisogna giustificarsi in quel modo ! (*Rumori da tutti i settori*).

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. « Avvertito che volevo avere con lui un colloquio, si fece attendere fino alla sera di mercoledì 12 corrente, alle ore 21,30. Alla mia sollecitazione telefonica mi fece rispondere che era a letto con la febbre. Invece il mattino successivo appresi che col treno della sera precedente era partito per Roma ».

Non ho altro da dire. (*Interruzioni e clamori da sinistra*).

MENOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENOTTI. Onorevole Marazza, io intendo che questa deposizione sia messa in chiaro. Io le domando di darmi la possibilità di parlare con questo suo ispettore generale. Dal momento che si è tentato di smentire una mia affermazione e che il rappresentante del Governo ha dato qui una versione che è falsa dalla prima all'ultima parola, poichè false sono tutte le circostanze contenute nella versione dell'ispettore generale, chiedo che tutto sia chiarito con un'inchiesta. (*Commenti animati*). Di vero c'è solo che io, senatore Menotti, prima che venisse l'ispettore, espressi al Prefetto il mio desiderio di essere interrogato, di parlare con lui, ma non fui mai invitato.

Onorevole Marazza, io sono tra i senatori che frequentano abitualmente il Senato mentre l'onorevole Nicoletto è permanentemente a Mantova. Si è avuto cura di interrogarlo ? Non so se lei voglia rispondere a questa mia domanda, ma per quanto riguarda la menzognera versione dei fatti, da lei qui riferita, per il mio onore chiedo che sia fatta una inchiesta e domando, con il rispetto dovuto all'onorevole Presidente, di dare soddisfazione a questa mia richiesta.

Mi dichiaro leso nella mia onorabilità perchè si è preteso di smentire le dichiarazioni da me fatte dandomi implicitamente del mentitore.

PRESIDENTE. Guai se le smentite ledessero la onorabilità.

MENOTTI. Io sono stato offeso per bocca del Sottosegretario, il quale dovrebbe avere la correttezza di controllare la verità di quanto gli viene riferito, e chiedo che sia riparata questa offesa.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Tengo a dichiarare che non era nelle mie intenzioni di offendere l'onorevole Menotti.

MENOTTI. Voglio che siano sbugiardati i funzionari e voglio che sia riferito agli onorevoli colleghi, che ne hanno diritto, se è il senatore Menotti che ha mentito o se mente il Sottosegretario riferendo le bugie del suo ispettore.

PRESIDENTE. Onorevole Menotti, l'articolo 60 del Regolamento dice testualmente: « Quando, nel corso di una discussione, un un senatore sia accusato di fatti che ledano la sua onorabilità, egli può chiedere al Presidente ecc. ». Le pare, onorevole Menotti, che questo articolo, possa essere riferito ad un terzo qualsiasi, perchè proprio di un terzo anonimo si parla ? (*Vivaci proteste da sinistra*).

PASTORE. Il Governo copre i suoi funzionari.

MENOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENOTTI. Onorevole Presidente, io insisto e motivo la mia richiesta nel modo seguente: quelle pronunziate sono parole di un funzionario, ma, per il fatto stesso che sono state qui dette dal rappresentante del Governo, il Governo le ha fatte proprie. La mia onorabilità è stata dunque intaccata dal Governo. Io voglio che, dopo l'inchiesta parlamentare, il Senato sia informato sulla vera versione dei fatti.

PRESIDENTE. Onorevole Menotti, è bene in questi casi procedere con una certa cautela e sentire il parere di altri senatori.

LUCIFERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Io vorrei fare osservare al senatore Menotti, senza affatto entrare nel merito della questione, che noi non possiamo ammettere che, in una apprezzabilissima sua sensibilità, un membro del Senato chieda di essere messo lui sotto inchiesta perchè una persona estranea al Senato, sia pure investita di pubblica funzione, ha scritto o detto frasi che lo possano ferire. Dico lui sotto inchiesta; perchè la Commissione prevista dall'articolo 60 non mette sotto inchiesta, sotto esame, il terzo, ma mette sotto esame il senatore. Ora io non posso ammettere che noi largheggiamo troppo di questa concessione che noi facciamo quando applichiamo l'articolo 60. Io capisco benissimo che questo possa avvenire in un conflitto tra senatori, o quando un senatore o anche un membro del Governo, nei confronti di un senatore, affermi, assumendo esso stesso la responsabilità, una frase che sia infamante; ma quando questa frase proviene da un funzionario, ammesso che sia infamante, potrà il Ministero fare una ispezione per controllare se questo funzionario ha detto la verità e punirlo se ha mentito, e venirci poi a riferire; ma non ammetto che per una frase di un funzionario il senatore sia messo sotto inchiesta. (*Vivi applausi dal centro e da destra*).

PASTORE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE. Se non erro, almeno una volta, tra le norme parlamentari ve ne era una per la quale quando un Ministro copriva un suo funzionario, di fronte al Parlamento, responsabile era il Ministro e non il funzionario. So che in altri casi recenti questa norma non è stata seguita, e che ci sono stati dei Ministri che hanno preferito scaricare la loro responsabilità sulle spalle di funzionari: ma non credo che noi possiamo accettare questo sistema!

L'onorevole Sottosegretario di Stato ha riferito qui ed ha assunto lui la responsabilità di tutto quello che ha detto: il responsabile per noi non è il funzionario, ma è il Sottosegretario, è il Governo perchè è lui che risponde . . . (*rumori e vive interruzioni dal centro e da destra*) . . . di tutti gli atti dei suoi funzionari.

Mi appello ai vecchi senatori, molto più vecchi e più esperti di me, e credo di poter affermare che non è mai avvenuto nei tempi passati che un Ministro scaricasse la sua responsabilità su di un funzionario.

Qui abbiamo dunque il Sottosegretario di Stato il quale ha dichiarato che non è vero quello che ha affermato l'onorevole Menotti, e che l'onorevole Menotti è sfuggito alla richiesta di essere interpellato durante l'inchiesta fatta. Quindi la questione si pone così: dobbiamo sapere se è vero che l'onorevole Menotti ha rifiutato di essere interrogato, o se ha ragione l'onorevole Marazza quando afferma che l'onorevole Menotti sia sfuggito al tentativo di fare una inchiesta.

La questione, secondo noi, è di una grande importanza, perchè il sistema del Governo, e in particolar modo quello dell'onorevole Marazza, è di venire qui a riferirci, come se fosse tutto oro colato, le affermazioni dei funzionari e di rifiutare *a priori* tutte le affermazioni che vengono dai deputati e dai senatori d'opposizione.

L'onorevole Marazza aveva una cosa molto semplice da fare: prima di venire a rispondere e di leggere il brano che accusa l'onorevole Menotti, poteva anche interrogare in proposito l'onorevole Menotti; ma l'onorevole Marazza non si preoccupa mai di udire l'opinione e il parere dell'opposizione. Per l'onorevole Marazza l'affermazione di un poliziotto ha sempre più valore di quella di qualsiasi senatore o di qualsiasi deputato.

Inoltre faccio osservare che non è il Senato che deve decidere se si debba o no nominare la Commissione d'inchiesta, è il senatore Menotti che ha il diritto di chiedere ed ha il diritto di avere la Commissione d'inchiesta.

Per questa ragione io chiedo al Presidente di non mettere ai voti la proposta di nomina di una Commissione d'inchiesta, ma di prendere atto semplicemente che il senatore Menotti ha chiesto una Commissione d'inchiesta e di procedere secondo il regolamento e la prassi. (*Rumori da destra*).

CAPPA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA. Concordo con il collega Pastore quando egli sostiene che non è competenza dell'Assemblea decidere se il senatore che ha chiesto l'inchiesta debba averla oppure no. È demandata al Presidente la facoltà della nomina della Commissione. Io vado oltre quello che ha detto il senatore Pastore. Infatti l'articolo 60 recita: « Quando, nel corso di una discussione, un senatore sia accusato di fatti che ledano la sua onorabilità, egli può chiedere al Presidente la nomina di una Commissione la quale indaghi il fondamento dell'accusa; alla Commissione il Presidente può assegnare un termine per presentare le sue conclusioni ».

Quindi il Presidente non potrebbe negare la richiesta; ma io mi domando se sia veramente opportuna questa richiesta e se nell'affermazione che ha fatto il funzionario ispettore, quale l'ha riferita l'onorevole Marazza, si possa trovare qualche cosa di lesivo per l'onorabilità del senatore Menotti. Il senatore Menotti potrebbe trasformare la sua interrogazione in interpellanza, perchè non mi sembra proprio serio chiedere una Commissione di inchiesta su questi piccoli pettegolezzi.

PROLI. La richiesta è un diritto di colui che la propone, noi non possiamo entrare nel merito.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Dichiaro anzitutto di essere, da parte mia, disposto a qualsivoglia inchiesta. Tuttavia, a chiarire una situazione che è andata imprevedibilmente oscurandosi, desidero dichiarare nel modo più formale che, leggendo il noto brano della relazione di inchiesta, non ho minimamente inteso di offendere il senatore Menotti nè di metterne in dubbio la buona fede (*Proteste, interruzioni da sinistra*), ma semplicemente di opporre alla versione da lui data la versione risultante al Governo dal rapporto del suo funzionario. (*Applausi dal centro e da destra; proteste da sinistra*).

MENOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENOTTI. Onorevole Presidente, io la prego vivamente di non sottoporre la mia richiesta ad una discussione che sarebbe superflua e fuori luogo. Io sono l'interessato e l'unico che può decidere se chiedere ed esigere la nomina della Commissione d'inchiesta. Affermo di essere rimasto leso nella mia onorabilità perchè, avendo qui dichiarato che avevo chiesto e insistito presso il Prefetto di Mantova per essere interrogato e per incontrare l'Ispettore generale, mi sono sentito dire dal rappresentante del Governo, onorevole Marazza, persona responsabile, che le mie dichiarazioni erano false. (*Proteste e interruzioni da destra*). Il contenuto delle parole riferite qui per bocca dell'onorevole Marazza hanno questo senso: smentire come false le mie precedenti dichiarazioni. Quindi, questo lede il mio onore di senatore e di cittadino. Io voglio perciò che l'inchiesta chiarisca se io ho detto il vero o se ha detto il vero o il falso l'onorevole Marazza.

Insisto quindi con pieno diritto nella mia richiesta alla Presidenza e non all'Assemblea perchè la Commissione sia nominata.

PRESIDENTE. La Presidenza si riserva di nominare i membri della Commissione d'inchiesta, reclamata dal senatore Menotti.

Essendo trascorso il tempo previsto per lo svolgimento delle interrogazioni; le altre interrogazioni all'ordine del giorno sono rinviate ad una successiva seduta.

Sullo svolgimento di due interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che da parte dei senatori Massini, D'Onofrio, Fiore, Proli e Minio, è stata presentata la seguente interrogazione al Ministro dell'interno « per conoscere quali sono le gravi ragioni che hanno indotto le Autorità a concentrare ad Isola Liri ingenti forze di polizia

armate di mitra, motorizzate e munite perfino di carri armati per intervenire in una vertenza sindacale, che si svolgeva in una delle locali cartiere, causando circa 40 contusi e feriti, di cui 7 gravi, tuttora degenti all'ospedale, colpiti nell'interno dello stabilimento da colpi di arma da fuoco sparati dalla strada ».

Un'altra interrogazione è stata presentata dal senatore Veroni al Ministro dell'interno: « sull'intervento delle forze di polizia nel conflitto sindacale fra la Società Cartiere meridionali e i lavoratori di Isola Liri ».

Poichè entrambe le interrogazioni sono state presentate con carattere di urgenza, vorrei chiedere al Sottosegretario di Stato per l'interno quando intende rispondere.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Io sarò pronto a rispondere nella prossima seduta destinata alle interrogazioni, cioè sabato mattina.

Presidenza del Presidente BONOMI.

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (216).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore segretario di darne lettura.

BISORI, *segretario*, legge lo stampato n. 216.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è il senatore Mastino: ne ha facoltà.

MASTINO. Onorevoli colleghi, la presentazione di questo disegno di legge relativo all'armamento navale e al lavoro dei cantieri, in quanto involge problemi essenziali per la economia italiana, suscitò nella stampa e nell'altro ramo del Parlamento, soprattutto, un dibattito su una questione centrale: dobbiamo seguire i criteri che si ispirano ad una marina libera, oppure quelli che si ispirano ad una marina sovvenzionata?

Io, lo dichiaro subito, non intendo inoltrarmi in una discussione del genere, che potrebbe essere condotta in modo indefinito, a seconda delle teorie politiche, degli schemi economici e forse, anche, dei principi filosofici, dai quali si parte e che può anche mascherare – mi sia consentito il dirlo – attraverso il velame di teorie filosofiche, politico-economiche, la protezione, in buona o mala fede, di particolari interessi. Intendo invece esaminare l'attuale disegno di legge per quanto in esso si riferisce ai servizi sovvenzionati, dei quali si parla nell'articolo 25, là dove è contemplata la costituzione di un organismo che presieda al collegamento del continente con le isole minori. Indipendentemente da quanto è detto nell'articolo 25, vi è una frase della relazione, al capo 5, in cui a riguardo dei servizi esercitati dalle società di preminente interesse nazionale e in modo più preciso dalla « Tirrenia » (e questo riguarda anche la Sardegna) è detto che saranno esse a continuare a provvedere ai relativi servizi di legge. Se dovessi in ogni modo esprimere anche fugacemente il mio parere sul dibattito cui ho accennato, relativo alla marina libera ed a quella sovvenzionata, direi che quest'ultima debba essere limitata al collegamento indispensabile tra quegli scali per i quali non esista un traffico sufficiente che dia possibilità di vita autonoma, come pure per la gestione delle linee transoceaniche che richiedono impiego di grosse navi ed in cui è difficile che il prestigio nazionale possa essere conservato senza l'intervento dello Stato. Fatta eccezione però per questi casi importantissimi ed essenziali per la vita di una Nazione, dovrebbe darsi la preferenza alla marina libera che dovrebbe sorgere e, in certo senso, potenziarsi di pari passo con la vita commerciale e con la vita industriale del Paese. Dovrebbe essere la marina libera a costituire il rafforzamento e il potenziamento dello sviluppo dell'agricoltura e delle attività industriali e commerciali, dalle quali trarrebbe, a sua volta, la ragione ed i motivi della propria esistenza. Quando ad esempio – e così sarò più chiaro – si tratti di assicurare il servizio di collegamento, del quale mi occuperò in seguito, tra il continente italiano e le isole maggiori, io penso

che non solo in quanto esiste una apposita convenzione che dovrà scadere nel 1957, ma anche perchè si tratta di un servizio essenziale da assicurare anche nel caso di esercizio in pura perdita, questo dovrà essere assolutamente esercitato dalla marina sovvenzionata.

Se invece si dovesse procedere, così come mi auguro e spero possa verificarsi senza troppo indugio, allo stabilimento di linee marittime che colleghino la vita dei commerci, dei traffici della Sardegna coi porti della Francia – e su questo, brevemente, tornerò in seguito – penso debba essere la marina libera a provvedervi; soprattutto in quanto ritengo che il collegamento commerciale e turistico della Sardegna con la Francia debba essere di grande vantaggio per la vita economica dell'Isola.

Nel disegno di legge, come già ho detto, e precisamente all'articolo 25, si parla solo dei servizi di comunicazione tra il continente e le isole minori, ed è detto che un Ente provvederà a tale scopo.

Per le nostre linee provvederà la Tirrenia.

È quindi questo il momento in cui abbiamo il diritto e, allo stesso tempo, il dovere, di intervenire; è questo il momento in cui deve dirsi una parola sul sistema seguito fin qui per i servizi di collegamento con le Isole ed in modo speciale con la Sardegna, per trarre dalle proteste e lamentele del passato motivo ed insegnamento che impediscano il ripetersi degli stessi errori.

Anzitutto occorre tenere nel debito conto il fatto che la Sardegna ha quasi come unico mezzo di comunicazione quello marittimo. È vero che abbiamo anche linee aeree e non posso in questo momento tacere come proprio nel campo dell'aviazione sia stato merito primamente di un gruppo di audaci, se in Sardegna si costituì la Società « Airone », che fu però combattuta con la concessione ad altra società, in monopolio, della Cagliari-Roma. Una statistica recente ha accertato che nello scorso anno trentamila sardi sono per via aerea arrivati nel continente. Ha influito, oltre che il risparmio naturale di tempo, anche il fatto che sulla linea marittima è stata negata l'applicazione di tariffe differenziali che vengono invece riconosciute nel servizio ferroviario. Comunque è però sicuro che la linea aerea non potrà mai completamente sostituirsi alla linea marittima. Non può essere quella aerea una linea attraverso la quale il nostro popolo venga nel continente e dal continente torni in Sardegna: soprattutto non può essere quella aerea la linea che sostituisca la marittima relativamente al traffico delle merci.

Quindi, quando dicevo che è da considerare fondamentale il rilievo che le comunicazioni marittime rappresentano la base essenziale e, quasi, unica di comunicazione per passeggeri e per commerci tra il continente e la Sardegna, dicevo una cosa sulla quale mi pare che tutti quanti debbano convenire. Quel servizio non risponde e tanto meno rappresenta un di più, un lusso; rappresenta un'esigenza di vita per la Sardegna.

Si è favoleggiato di sentimenti separatisti che animerebbero movimenti nell'Isola. Mi permetto dire che in questa affermazione non c'è consistenza veruna. Ma è certo che l'unico modo per eliminare anche la possibilità di tesi e di sospetti di codesto genere è quella di provvedere con mezzi sufficienti all'unione del continente con la Sardegna.

Il servizio di collegamento è stato invece sempre considerato secondario. Ne do un esempio che non vorrei suscitasse alcuna protesta o avesse a commuovere la suscettibilità di rappresentanti di altre regioni; intendo parlare della Sicilia.

È ben lontano da me il proposito di sostenere che il servizio di collegamento marittimo tra Napoli e Palermo debba essere ridotto. Capisco che una tesi del genere non è sostenibile sotto troppi punti di vista e, se avessi un proposito del genere, me ne allontanerebbe l'amichevole sorriso del Ministro, onorevole Porzio, il degno rappresentante di quelle terre, il quale pare voglia dirmi: « Per quale via stai per imbarcarti ? ».

Ma per quale ragione, poichè il servizio Napoli-Palermo rappresenta alcunchè al di là del necessario (poichè il collegamento può esercitarsi per via terra) per quale ragione noi, nei confronti dell'unico collegamento, quello tra Olbia e Civitavecchia e

viceversa, non siamo ammessi per lo meno ad una parità di trattamento con la Sicilia? In quest'Aula, onorevoli colleghi, forse troppe volte si è avuta l'eco delle sofferenze di coloro che erano costretti a viaggiare su quel trabiccolo che è il «Mocenigo» ed al quale prudentemente adesso è stato cambiato nome. Il Ministro della marina mercantile, il Sottosegretario di Stato sanno quanti mesi dovettero passare e quali insistenze praticare perchè fosse sostituito col «Celio» e come la «Tirrenia» abbia imposto, per tale sostituzione, l'ingiusto peso al Tesoro di cento milioni. Dalla statistica del numero dei viaggiatori che frequentano le due linee risulta che in questa prima quindicina di febbraio abbiamo avuto sulla linea Napoli-Palermo una media di 45 passeggeri nell'andata e 124 nel ritorno, mentre in quella Civitavecchia-Olbia la media è stata rispettivamente di 205 e 280. Ricordando che la popolazione della Sicilia è circa cinque volte maggiore di quella della Sardegna, si può concludere che solo una parte minima, quasi trascurabile, si serve per venire nel continente della via del mare.

Per queste linee invece furono adibite navi con maggior numero di cabine, che impongono una maggiore spesa di esercizio, un esercizio in pura perdita e credo di poter citare a questo proposito le parole dell'onorevole Ministro il quale ebbe a dire che la «Tirrenia» nel servizio di navigazione tra Palermo e Napoli copre con i biglietti appena un terzo della spesa e sono prezzi imposti dallo Stato.

Mi sto forse attardando troppo nell'esaminare questo argomento; ma è questa la premessa per l'esame dei criteri da seguire nell'impostare le navi che dovranno essere adibite al collegamento fra la Sardegna ed il continente e fra il continente e Sicilia. Abbino i due servizi perchè ritengo che l'impostazione debba seguire gli stessi criteri per l'uno e per l'altro, vale a dire che le navi da impostare debbano avere lo stesso tonnellaggio, la stessa velocità, lo stesso numero di cabine di modo che, eventualmente possano essere indifferentemente destinate tanto ad una linea quanto all'altra. Ed è stato un errore, imperdonabile errore, quello di procedere alla costruzione di navi destinate al collegamento fra il continente e la Sardegna - mi riferisco al periodo passato - senza che gli organi commerciali e gli esperti dell'Isola siano stati mai consultati. Anche nel 1935, quando furono impostate e poi costruite le navi per i servizi fra la Sardegna e il continente, navi che finirono tutte negli abissi del mare, anche allora vi si procedette senza che i competenti dell'Isola e gli organi commerciali fossero interpellati. Rappresentarono per conseguenza quelle navi un progresso e un miglioramento sensibile di fronte alle navi che prima nella stessa linea facevano servizio ma non erano prive d'inconvenienti, resi maggiori dagli orari e dagli itinerari che furono stabiliti in modo che il servizio era largamente inferiore a quello che avrebbe dovuto essere.

Non entro nella discussione relativa al comitato tecnico di cui si parla in questo disegno di legge, ma sono sicuro che il Ministro quando si procederà allo studio delle nostre navi non mancherà di tener conto del parere dei nostri organi commerciali e dei competenti sardi. Penso che lo stato attuale di tali studi consenta ancora l'intervento tempestivo di cui sto parlando.

La linea Civitavecchia-Olbia dovrebbe avere navi che ci consentano di percorrere la traversata, che è appena di 125 miglia, in 7-8 ore; basterebbe la velocità di 17 miglia all'ora.

È una questione questa che sembra troppo vecchia, ma è vecchia in quanto è antica questa nostra giusta richiesta.

L'amico Veroni mi osserva, in questo momento, che questo era l'appello accorato di un rappresentante della Sardegna, dell'onorevole Giacomo Pala, che in ogni suo intervento alla Camera dei deputati trovava occasione per sostenere la necessità che si avessero navi che consentissero la traversata in 7-8 ore. Il tonnellaggio io ritengo non debba essere superiore alle 4.000 tonnellate, perchè la manovrabilità delle navi stesse nei nostri porti non sarebbe altrimenti facile. Del resto noi abbiamo bisogno di navi per il cui carico e scarico non troppo tempo debba essere impiegato; navi con tre stive, di cui una con frigorifero, ed in cui la maggior capienza venga destinata alla terza classe. Chi viaggia in

prima classe quasi sempre trova posto; chi viaggia in seconda trova delle difficoltà, ma è pietosa la situazione di gruppi interi di viaggiatori di terza, costretti a viaggiare sul ponte della nave anche in notti in cui il mare è tempestoso. Sul problema del collegamento dell'isola ritengo anche opportuno accennare ad un'altra possibilità di servizio marittimo. Dei viaggiatori che dalla Sardegna vengono in continente e che approssimativamente possono essere fissati nel numero di 250 mila, un terzo per lo meno ha per destinazione l'Italia centrale o settentrionale.

Una linea che facesse capo a Livorno consentirebbe a questi viaggiatori di servirsene senza effettuare il maggiore percorso per terra che è di circa 230 chilometri. Mi permetto quindi di indicare e di proporre al Ministro la linea quotidiana Olbia-Livorno in cui le navi dovrebbero avere un minor tonnellaggio e dovrebbero avere caratteristiche adatte allo speciale servizio.

La convenzione contempla un'altra linea ora non esercitata dalla «Tirrenia». È quella detta del periplo dell'isola. Vi sono molte cittadine che si affacciano sui due mari; di commerci e di attività che noi dobbiamo aiutare e non soffocare. Questa linea, pur essendo contemplata nella convenzione con la «Tirrenia», non viene da essa esercitata mentre lo è dalla marina libera e precisamente dalla «Sardamare». Ecco un caso in cui risorge la questione da me accennata sul criterio da seguire nell'attribuzione delle linee e dei servizi.

Questo dovrebbe essere lasciato alla marina libera, in quanto trae ragione di vita da motivi commerciali e da attività economiche, alle cui esigenze deve corrispondere. Ho accennato prima alla possibilità di un collegamento che apra o ristabilisca la via del commercio fra la Sardegna e la Francia. Apra o ristabilisca in quanto, come voi sapete, prima dell'annullamento del trattato di commercio, lo scambio commerciale tra l'Isola e la Francia era considerevole. In previsione dell'unione doganale sul cui progetto mi propongo d'intervenire, quando sarà posto in discussione, e di una più intensa vita della Sardegna non solo nel campo economico e commerciale, ma anche in quello del movimento turistico, sarà opportuno pensare alla linea di cui sto parlando, che colleghi Cagliari - Porto Torres - Ajaccio - Marsiglia. Il programma al quale mi sono riferito, è un programma che non ha eccessive pretese, potrebbe essere accettato nella sua totalità.

Come ho accennato poc'anzi ad una società di aviazione in Sardegna, è doveroso accenni ora ad una società sorta nel campo marinaro, la «Sardamare», con l'intendimento di raccogliere i capitali necessari solo nell'Isola.

È una società che ebbe l'ardimento di risolcare le vie del mare dopo i disastri della grande guerra, una società che indico al Ministro per lo sforzo effettuato e le attività già in esercizio. Il Ministro la conosce, ma io gliela addito per la doverosa assistenza che le nostre leggi di oggi e di domani dovranno accordarle, essendo essenziale per la vita commerciale ed economica della nostra Isola.

Ho finito. So che uno dei quesiti che potrebbe essere affacciato è questo: possono sulla linea Civitavecchia-Olbia essere adibiti i *ferry-boats*? Credo che questo sia un problema da esaminarsi in periodo succoggi l'esacessivo, non foss'altro perchè il pretenderne me e la soluzione, ritarderebbe la soluzione del problema generale, anzichè affrettarlo.

Non posso non ricordare in questo momento, poichè il progetto di legge di cui mi sto occupando riguarda i lavori dei cantieri, la situazione veramente tragica in cui si sono venuti a trovare i cantieri della Maddalena. Quella piazzaforte è stata smobilitata per effetto della sconfitta e per obblighi imposti dal trattato di pace. Vi sono 800 persone che oggi continuano ad avere giustamente la retribuzione ma che potrebbero essere destinate a lavoro utile; veda il Ministro di proporre la trasformazione degli organismi ora esistenti in cantieri per costruzioni di piccole navi; si trasformino quelli che furono organismi destinati ad attività di guerra in organismi per attività ed opere di pace e di benessere.

Ho portato in questa discussione una parola solo apparentemente sarda; il nostro è, però, un problema nazionale. Non ci sono

problemi esclusivamente sardi; quelli che sono chiamati tali intendiamo proporre e risolvere in senso nazionale. Non è poi da stupirsi, onorevoli colleghi, che una voce sarda abbia parlato sulla ricostruzione della nostra Marina, quando si ricordi che la Sardegna, appunto perchè isola, deve avere anche aspirazioni marinare e che non fu ultimo certo ad indicare i principi del diritto marittimo quel sardo che rispondeva al nome di Domenico Alberto Azuni, il cui ricordo i sardi onorano degnamente, contribuendo a creare una libera marina che unita a quella dello Stato, ricollega e rinsalda maggiormente la vita dell'isola con quella di tutta la Patria e del mondo. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

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

FERRARI. Onorevoli senatori, il disegno di legge sottoposto oggi all'esame del Senato ha avuto già illustrazioni molto ampie. Abbiamo una relazione veramente notevole dell'onorevole Angelini, nell'altro ramo del Parlamento, con successivi interventi di molti deputati; abbiamo il discorso dello stesso relatore ed abbiamo infine il discorso dell'onorevole Ministro Saragat. Abbiamo pure una ampia discussione su giornali, in convegni, in assemblee. Il problema ha interessato molto e interessa molto. È senza dubbio un problema di forte rilievo. Io posso affermare che la nostra Commissione lo ha affrontato con vivo senso di responsabilità e con assoluta serietà, sopratutto rendendosi conto che su di esso si impernia la vita di decine di migliaia di cittadini italiani.

A conclusione, è uscita la relazione diligente, ampia, ricca di documentazione, realmente notevole, del nostro collega onorevole Casardi, senza dubbio maestro di competenza in questa materia. Ma è ovvio che la relazione non rispecchia il pensiero di tutti i componenti della Commissione. Devo anche dire che se talune osservazioni di dettaglio sono riassunte in essa, altre mancano, e manca soprattutto quella critica di fondo che è stata fatta da noi. In altri termini, abbiamo una relazione di minoranza.

Come è venuta a noi la legge? È venuta con una spada di Damocle: i cantieri in esaurimento, anzi in agonia; migliaia di disoccupati; minaccia di licenziamenti in massa. Quindi urgenza assillante dell'esame del disegno di legge.

Perchè tutto questo? Onorevole Ministro, continueremo ancora così per lungo tempo ad affrontare i problemi vitali del Paese, avendo sempre uno spettro davanti a noi? Ho detto onorevole Ministro, ma dovevo dire e dico signori del Governo. A quando una atmosfera con un po' di luce, con un po' di trasparenza? Mi arresto alla constatazione, senza andare oltre, che la nostra critica non si ferma alle persone ma vuole arrivare al sistema. Una cosa è certa: che la legge è arrivata a noi con molto ritardo, quando si discutono interrogazioni ed interpellanze, che trovano ragione di essere nella fame degli operai dei cantieri dell'Italia Meridionale (vedi Taranto) i quali non hanno purtroppo nessuna ragione di invidia nei confronti degli operai dell'Italia settentrionale.

Iniziando i nostri lavori in Commissione, tutti – credo di essere esatto, onorevole Casardi, – tutti abbiamo ritenuto e dichiarato che era nostra intenzione precisa e nostro dovere esaminare la legge in ampiezza, in profondità, discuterla, rilevarne i pregi ed i difetti, difenderla e criticarla. Poi la spada di Damocle ha lavorato e ci siamo resi conto tutti che esigenze sociali premevano, che bisognava arrivare presto. E allora non è stata elaborata una relazione di minoranza e l'esame e la discussione si sono chiusi senza emendamenti.

Così, onorevole Ministro, si propone di fare qui il nostro Gruppo e cioè il nostro Gruppo non prenderà in partenza iniziative di emendamenti. Ne dovremmo fare moltissimi ed invece la legge deve camminare ed operare rapidamente. In altro momento esamineremo – diciamolo pure – anche le responsabilità. Ora seguiremo la discussione, ascolteremo l'onorevole Ministro e ci regoleremo in conseguenza. Però dobbiamo precisare il nostro pensiero.

Abbiamo un progetto organico? No. Risponde questo progetto allo scopo? Risolve in parte soltanto una situazione di contingenza. Lo stesso Ministro caratterizza la sua legge – ripeto le parole dell'onorevole Saragat nel discorso tenuto nel dicembre a Montecitorio – « una legge che dice, genericamente, che chi costruirà navi di qualità avrà un certo sussidio ». Ed aggiunge il Ministro Saragat: « Scopo immediato è dar lavoro agli operai dei cantieri

e ai marittimi disoccupati ». Si dice: in Italia le costruzioni navali costano più che negli altri Paesi. Lo stesso Ministro afferma anzi che « i costi in Italia sono di un terzo superiori ai costi britannici », onde la determinazione del contributo che dà lo Stato per le costruzioni. Accettiamo l'affermazione anche se la dimostrazione non ci è data. Ormai del resto siamo abituati agli assiomi in partenza. Non soltanto lei onorevole Saragat ci fornisce degli assiomi! Quali le cause? Le precisa il Ministro: materiali, mano d'opera, spese generali, comprese le imposte; costo dei finanziamenti. Il relatore le ribadisce nella sua relazione. Materiali? È evidente: le materie prime ci vengono da altri Paesi. Mano d'opera? Vorrei una dimostrazione precisa delle incidenze sul costo delle costruzioni. L'onorevole Casardi parla di esuberanza e basso rendimento. Insomma qui si fa come per i trasporti: personale e tariffe, l'eterno binomio. Sembra una parola d'ordine che, nel vocabolario del popolo, potrebbe tradursi così: paghi Pantalone e sempre Pantalone. Noi non contestiamo *in toto* – intendiamoci bene – ed in partenza l'affermazione del Ministro e del relatore, ma vorremmo dei numeri dimostrativi e non siamo assolutamente d'accordo sulla tonalità dei valori. Inoltre occorrono considerazioni e rapporti di cause e di effetti. Onorevole Saragat, francamente ella doveva affermare qualche cosa di nuovo nel suo progetto e anche qualche cosa di più. Ministro e relatore concordano – adopero le parole precise «nella sproporzione fra la capacità degli impianti e la produzione effettiva ». Se non erro, sono parole del suo discorso, onorevole Ministro. Qui effettivamente incominciamo ad avviarci verso il traguardo, il quale ha questo cartello: riorganizzazione, ossia razionalizzazione, ossia aggiornamento dei cantieri. È stato detto anche nell'altro ramo del Parlamento. Ecco la questione di fondo, onorevole Ministro. Sempre, in ogni tempo e per fortuna ancora oggi, tecnici ed operai italiani hanno goduto e godono buona fama dovunque per capacità e per laboriosità. Personalità di tutti i paesi hanno avuto sempre ed hanno ancora oggi per le nostre maestranze e per i nostri tecnici parole di ammirazione e chi di noi è stato fuori d'Italia, fortuna che è capitata a me e sarà capitata a molti dei colleghi, ed ha visitato e anche lavorato in stabilimenti o in cantieri di costruzione, ha una esperienza in materia da ricordare con molta soddisfazione. Allora, perchè la mano d'opera nostra è in difetto? Vi sono altre cause evidentemente. D'altra parte tanto il Ministro che il relatore ci dicono che i cantieri americani, inglesi, francesi, danesi e di altre nazioni interessate nelle costruzioni marittime sono ormai saturi di lavoro e saranno saturi per parecchi anni ancora. Soltanto i cantieri italiani, dove abbiamo tecnici e maestranze di primo piano, sono inoperosi. A questo proposito permettetemi, onorevoli colleghi, una domanda: sarebbe opportuno sapere se commesse dal di fuori hanno costituito, in questi ultimi tre anni, argomento di rapporti ed eventualmente con quale esito e con quali difficoltà. È ovvio che queste commesse non possono venire dall'America o dalla Inghilterra, ma invece da altri punti cardinali. Forse la mia domanda, che involge tutto un indirizzo di politica generale, andrebbe meglio e più particolarmente rivolta al Ministro del commercio estero, forse meglio ancora e più legittimamente al Ministro degli esteri e al Presidente del Consiglio. Ma l'occasione è troppo naturale ed è troppo concreta. D'altra parte l'onorevole Saragat, nel suo discorso del dicembre a Montecitorio, l'ha espressa come augurio, con particolare riferimento alla missione dell'onorevole La Malfa, auspicato apportatore di buonissime sorprese.

Mi pare che le sue parole siano proprio queste.

Nulla sappiamo ancora...

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile.* Legga la rivista « U.R.S.S.–Italia », dove è una mia intervista proprio su questo problema.

FERRARI. Le sono grato dell'indicazione. Se c'è una risposta esplicita su questo argomento ne sarò lieto.

Torniamo al cartello del traguardo, cui ho fatto cenno prima. La piaga nostra è constatata, da tutti indistintamente: si tratta solo di affondare di più e con maggiore energia il bisturi se la si vuole guarire.

Qui è la soluzione del problema: riorganizzare, razionalizzare, aggiornare i nostri cantieri. Allora, onorevole Saragat, occorre un programma più ampio, di più largo respiro ed orizzonte e soprattutto un programma im-

postato su un piano organico. Nel disegno di legge esiste un piano organico di ricostruzione, che, per esempio, si richiami alle conclusioni dei Consigli di gestione, pensosi sull'argomento nell'interesse di tutta la Nazione? Non mi pare. Tre anni? Sono pochi. Occorre un tempo maggiore, che dia polmoni e respiro al piano che deve stendersi. Duecentosessantamila tonnellate? Quantità modesta. Tuttavia è qualche cosa. Ma come è coordinato questo, e proiettato nel futuro? Alcune indicazioni di qualità, di distribuzione, nonchè un Comitato così detto tecnico costituiscono un gradino, ma questo gradino è troppo basso, onorevole Saragat. Si direbbe che lei ha una gamba timorosa e mente dubbiosa sull'efficacia e sull'opportunità dei piani. E sarà questo un errore di cui sentiremo ben presto gli effetti. Senz'altro li sentiremo alla scadenza del triennio. I programmi di contingenza possono tappare una falla, ma non possono risolvere un problema. E, in questo caso, il problema è di tale importanza, è di tale entità, da richiedere realmente una organicità che può essere data soltanto da una pianificazione, che nel progetto di legge dell'onorevole Saragat noi non troviamo. La pianificazione dà stimolo e dà spinta alla riorganizzazione dei cantieri. Per questa riorganizzazione, che cosa si fa con il progetto di legge? Nulla. Assolutamente nulla. Nessuna disposizione nel progetto di legge, nessun impegno, nessun obbligo, nessun consiglio, niente. Lo Stato è assente nel modo più assoluto. Eppure, quale è la ragione del maggior costo? Il Ministro dice – e lo lascia comprendere il relatore –: «date lavoro ai cantieri e si aggiorneranno automaticamente». Magra convinzione. Espressione di rassegnazione, direi, di abulìa, non ragionamento a dimostrazione e a impronta di volontà. Espressione, direi, troppo liberista. E il liberismo, onorevole Saragat, si adopera sempre quando fa comodo, anche quando lo si nega, come in certi punti del suo discorso. Espressione che fa sorgere il dubbio della mancanza assoluta di un esame serio, con diagnosi obiettiva, e la conseguente mancanza di un programma organico, basato, come dovrebbe essere, su premesse e conseguenze. Allora si spiega la motivazione dell'onorevole Casardi: «basso rendimento, ecc.», che dà adito alla supposizione di comodità e di convenienza.

Se è vera l'affermazione della malattia grave esistente nei cantieri navali del nostro Paese, e se è esatta la diagnosi che ne è stata fatta, ci vuole una decisione più conseguente.

Noi non la troviamo. Sarebbe, onorevole Ministro, come se un medico, dovendo curare un disgraziato che si è rotto ambedue le gambe, constatato che le gambe sono rotte realmente, desse da mangiare all'ammalato, proponendosi solo di ingrassargli la pancia, lasciandogli le gambe rotte. Conseguenza di simile cura sarebbe che l'ammalato non potrebbe mai mettersi in moto.

Occorre dunque un programma più ampio nel tempo e con esatte prescrizioni e modalità di aggiornamento dei cantieri.

Seconda critica, che chiamerò di fondo. Lo Stato dà un notevole contributo: circa il terzo, e forse più. A parte la qualità del contributo – accennerò in seguito a questa questione – e a parte anche la quantità del contributo, io domando come lo Stato segue questo contributo e fin dove lo segue. Poco lontano. Esame delle richieste, decisione di assegnazioni, distribuzione del lavoro nei cantieri, accertamento di esecuzione, e basta. Anzi mi correggo: continuano per anni gli esoneri fiscali e le facilitazioni varie. Ma sempre nella partita «dare» dello Stato, perchè nella contropartita non troviamo assolutamente niente.

In altri termini, non vi è nessun intervento dello Stato. Siamo sempre di fronte al solito problema, nei cantieri navali come nelle ferrovie concesse.

Il Ministro, nel suo discorso del dicembre, si è posto il quesito e si è chiesto: lo Stato deve dare un contributo ai costruttori per ricostruire le proprie navi? Ed in quel discorso il Ministro imposta una discussione di liberismo e non liberismo e quindi di critica possibile alla legge. Ma supera la premessa elargendo; poi si ferma avendo solo elargito, lasciando realmente liberi, in mano dei privati, i miliardi dello Stato.

È uno strano anti-liberismo che l'onorevole Saragat segue e che informa il suo progetto. Nessun intervento dello Stato. Le cose vanno male? Occorrono dei miliardi? Diamoli. Va

bene! Ma lo Stato assuma in proprio. Semplice soluzione e naturale e logica.

Spaventa? Si proceda per gradi con partecipazioni corrispondenti all'importo dei contributi. Ma lo Stato sia sempre presente, concretamente ed attivamente presente. Si continuerà invece sempre così? Nessuna fiducia nello Stato e la massima fiducia invece in chi pretende dallo Stato. Così in tutti i settori. Perchè non ci dobbiamo rendere conto, onorevole Saragat, di altre possibilità? Eppure abbiamo maestranze ottime, abbiamo tecnici di primo piano. Questo problema va finalmente risolto affrontandolo nei cantieri navali come nei trasporti e negli altri settori, dovunque cioè si agita un interesse ampio di uomini, che significa interesse di tutta la nazione, attraverso i doveri che lo Stato ha nei confronti della collettività. Il Ministro si è posto il problema? Francamente speravamo, onorevole Saragat, che la sua origine, dirò meglio, il ricordo della sua origine, potesse suggerirle qualche cosa. Invece il progetto è muto. Forse vi sarà la solita giustificazione: l'urgenza. Ma è questa una musica troppo vecchia e proprio da lei attendevamo qualche nota nuova e diversa.

Non so bene quanto vi sia in questo disegno di legge da attribuirsi ai predecessori dell'onorevole Saragat e quanto vi sia da attribuirsi all'onorevole Saragat stesso. Senza dubbio, penso, un concetto di diversa valutazione sulla distribuzione, sul tonnellaggio, sulla sorveglianza, sugli organi tecnici; ma nulla di nuovo mi pare vi sia che imposti in modo nuovo il problema dell'intervento dello Stato, che continua, qui, sempre, ad avere questa caratteristica: intervento a fondo perduto, sempre a fondo perduto.

Lo Stato, quando si tratta di capitalisti, interviene a fondo perduto; quando si tratta di operai, per la loro merce, il lavoro, interviene con degli uffici rigorosissimi di collocamento.

Terza critica di fondo: qualità dei contributi. Sui materiali: 5 per cento al costruttore; di ammortamento: 12 per cento, all'armatore – mi corregga l'onorevole Ministro se erro – integrativo: 16 per cento all'armatore. E cioè abbiamo 5 per cento al costruttore; 28 per cento all'armatore. Perchè all'armatore? Ci è stato risposto, in sede di Commissione, mi pare dallo stesso Ministro Saragat o da altri della Commissione, che in fondo è la stessa cosa sia che vadano al costruttore, sia che vadano all'armatore. Se così è, allora io mi domando: perchè, onorevole Saragat, non passare tutto ai cantieri? Se è la stessa cosa, mi pare che la soluzione sarebbe stata molto più semplice. La nave – se non erro – va e rimane in proprietà agli armatori; passa invece soltanto dai cantieri, ai quali non rimane legata. Ed allora quale interesse hanno gli armatori sulla razionalizzazione dei cantieri? L'armatore ha interesse ad avere quella nave con quel contributo dello Stato. Manca l'incentivo alla riorganizzazione dei cantieri e del lavoro, necessaria all'efficienza futura dei cantieri stessi. Viene meno cioè, con questo contributo così ripartito, una delle finalità, e non la minore, della legge.

Scendiamo a qualche dettaglio. Qui avrei molte cose da dire, già dette del resto in parte in Commissione. Mi limiterò ad alcune.

Comitato tecnico. Mi pare, onorevole Saragat, che lei dichiari che il Comitato tecnico è la sua novità portata nella legge. Mi ha l'aria di un consiglio di amministrazione che soffia burocrazia a tutto spiano. In verità la novità è poco nuova, anche se sono chiamati a far parte di tale Comitato degli esperti di « chiara fama ». Bisognava andare oltre, ma molto oltre. Ci vuole sangue nuovo. In quel consesso deve essere presente ed operante la rappresentanza genuina delle maestanze e dei tecnici che operano nei cantieri, della gente di mare, in altri termini, di tutti coloro che effettivamente costituiscono il sangue e la vita della nostra Marina. Solo così avremo un organo veramente vitale. E poi, onorevole Saragat, il Ministro – parlo impersonalmente – avrà allora un controllo che lo sgraverà di responsabilità di fronte alla Nazione per le decisioni che la legge lascia di suo pieno dominio. Gli esperti sono nominati dal Ministro, ma non è data nessuna indicazione precisa circa la loro nomina, anche se sono esperti di « chiara fama ». Ha pensato l'onorevole Saragat al pericolo che questa mancanza di precisazioni può costituire nella lotta tra la marina libera e la marina sovvenzionata? In quanto, naturalmente, al Ministero non vi sarà sempre il Ministro Saragat. I Ministri cambiano e la legge rimane.

Altro punto: agevolazioni fiscali. Non è facile un calcolo di quanto lo Stato viene a dare. È certo un importo molto notevole. Ma non è il quanto che interessa in questo momento. Interessa il settore nel quale si agisce, che io penso non debba essere toccato. Si ricorra a qualunque altro mezzo, onorevole Ministro, ma si lasci camminarequi come negli altri settori la legge delle imposte.

Un altro punto: la vigilanza. Siamo sempre nello stesso criterio: eccesso di burocrazia. È la burocrazia sempre! Che il Ministro si avvalga dell'opera del Registro navale non ci tranquillizza. Occorre una maggiore garanzia di effettiva vigilanza anche, come ho detto prima, per le responsabilità del Ministro, attraverso rappresentanze democraticamente oltre che tecnicamente qualificate. È il concetto già sostenuto ed illustrato nell'altro ramo del Parlamento. È inutile che mi dilunghi su di esso. Altro punto: finanziamento speciale, articolo 26, se non erro. Francamente, onorevole Saragat, è un articolo poco chiaro e poteva invece essere chiarissimo.

Per quanto riguarda i piccoli armatori, il pensiero della Commissione è riassunto nel corsivo inserito nella relazione dell'onorevole Casardi. Per quanto invece riguarda la cooperativa «Garibaldi», la relazione non dice nulla. Noi, preoccupati dei legittimi interessi della cooperativa «Garibaldi», già espressi a Montecitorio dall'onorevole Giulietti, abbiamo, a conclusione delle nostre discussioni in Commissione, chiesto chiarimenti ed assicurazioni all'onorevole Ministro. Io in verità non ero presente, ma mi hanno informato i colleghi che vi erano.

Abbiamo avuto dichiarazioni che abbiamo interpretato di assicurazione sia per quanto riguarda il finanziamento, sia per quanto riguarda le garanzie ipotecarie nei confronti delle cooperative. Attendiamo di essere assicurati qui, in questa assemblea, onorevole Saragat, sul finanziamento, sulle garanzie ipotecarie, nonchè sugli interessi e ci regoleremo di conseguenza.

Ho finito, ma giacchè ho la parola debbo un cenno di chiarimento ad un punto della relazione dell'onorevole Casardi. Qui non c'entra il disegno di legge e non c'entra il Ministro. A pagina 8 della relazione è detto che la «Finmare» ha milleottocento unità esuberanti, senza argomenti esplicativi. Del resto questo – mi perdoni l'onorevole Casardi – è il sistema che seguiamo sempre nelle relazioni. Non entrerò in una discussione che sarebbe forse lunga ed intempestiva e meglio potrà essere affrontata in sede di discussione di bilancio. Ma è bene dire subito che una parte notevole è già passata in quiescenza col primo febbraio – mi pare 500-600 unità – e che altra andrà successivamente e naturalmente in quiescenza. Onde, onorevole Casardi, penso probabile che il problema si porrà in senso inverso tra due o tre anni. È bene dirlo fin d'ora, anche perchè la «Finmare» ha, indipendentemente dal tonnellaggio di cui usufruirà in base a questa legge, un armamento in corso di recupero di circa centomila tonnellate.

Ed ho realmente finito.

Non ripeto la premessa.

Abbiamo seguìto nelle varie istanze l'esame della legge con diligenza e con vivo senso di responsabilità, come del resto era nostro dovere. Abbiamo esposto il nostro pensiero.

Attendiamo le ultime parole del Ministro e seguiremo la discussione. In altro modo noi risolveremmo – e lo risolveremo in un tempo che ci auguriamo non lontano – il problema.

Intanto chi non può attendere è chi ha diritto di lavorare e di vivere! (*Applausi da sinistra*).

Presidenza del Vice Presidente ENRICO MOLÈ

Presentazione di disegni di legge.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

«Autorizzazione di limiti di spesa per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, mediante concessione»;

«Aggiornamento della sovvenzione concessa ai sensi dell'articolo 73 del Testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, sulle acque e sugli impianti elettrici, alla Società anonima Ser-

batoi montani per irrigazione ed elettricità (SMIRREL) per la costruzione del serbatoio di Forte Buso sul Travignolo ».

Per il secondo disegno di legge domando la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Tupini, Ministro dei lavori pubblici, della presentazione di questi disegni di legge che seguiranno il corso stabilito dal Regolamento. Per il secondo disegno di legge, senza ricorrere alla procedura d'urgenza, troveremo il modo di raggiungere lo scopo, facendolo esaminare rapidissimamente dalla Commissione alla quale verrà deferito; questo perchè l'eccezione non diventi la regola.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho nulla in contrario, ma l'onorevole Presidente comprende bene il motivo per il quale io avevo fatto tale richiesta.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Modificazione al decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396, per il ripristino e completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione di questo disegno di legge che seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, sempre nella discussione generale, il senatore Battista.

BATTISTA. Onorevoli colleghi, lo scopo della legge, che oggi è all'esame del Senato, è quello di favorire la costruzione di navi mercantili di qualità e, attraverso la loro costruzione, dare lavoro ai cantieri navali, attualmente quasi fermi, ed alle maestranze che sono in gran parte disoccupate.

È nota la situazione della nostra Marina; l'onorevole Casardi, attraverso uno studio completo ed accurato, ha prospettato a tutti noi quale era la situazione della nostra Marina prima della guerra, quale era la situazione nel subito dopo guerra e quale è la situazione attuale. Egli ha esteso questo bilancio anche alla Marina delle altre Nazioni sì da darci un quadro completo della Marina mercantile, che oggi sviluppa i suoi traffici nel mondo.

I dati esposti sono indubbiamente molto interessanti. Prima della guerra noi avevamo in Italia navi da passeggeri e miste per un totale di stazza lorda di un milione 95.352 tonnellate; navi da carico per un milione 771.053 tonnellate; navi cisterna per 420.827 tonnellate; in più un certo quantitativo di naviglio piccolo e speciale; in totale 3.447.000 tonnellate.

Alla fine della guerra abbiamo visto ridotte le navi passeggeri ed appena 143.000 tonnellate, le navi da carico a 145.000 tonnellate, le navi cisterna a 84.000 tonnellate.

Lo sforzo fatto in questi anni dagli armatori è stato veramente superbo perchè, a distanza di meno di 4 anni, al primo ottobre 1948 il tonnellaggio delle navi da carico è salito da 145.000 tonnellate, così come erano alla fine della guerra, a 1.403.000 tonnellate, di poco inferiore al 1.771.000 tonnellate anteguerra. Possiamo quindi ritenere che il naviglio da carico secco ha quasi raggiunto la sua potenzialità anteguerra. Lo stesso dicasi delle navi cisterna: da 84.000 tonnellate a fine guerra si è saliti a 508 mila tonnellate, superando perciò il tonnellaggio anteguerra che era solo di 420 mila tonnellate. In totale noi abbiamo oggi 2.361.000 tonnellate e quindi praticamente dal 10 per cento del naviglio rimasto dopo la guerra si è saliti quasi all'80 per cento.

Ma dall'esame di queste cifre dobbiamo notare che una deficienza è rimasta e la deficienza è soprattutto nei riguardi del naviglio passeggeri. Difatti, contro 1.095.000 tonnellate dell'anteguerra, discese a 143.000 tonnellate alla fine della guerra, si è appena risaliti a 310.000 tonnellate. Ecco quindi che già attraverso queste cifre possiamo intravedere quale deve essere il programma e quale

l'indirizzo da dare alla ricostruzione della nostra Marina mercantile.

È fuori discussione che questo magnifico incremento della marina da carico, soprattutto per quanto riguarda le navi cisterna e le navi da carico, è dovuto alla libera iniziativa delle libere società di navigazione. È da riconoscere che effettivamente dopo la guerra questi armatori italiani hanno dato tutto il loro entusiasmo e la loro attività al fine di riportare la nostra Marina al livello prebellico.

Bisogna però, dopo aver dato un giusto elogio alla Marina libera italiana, anche riconoscere che è stata notevolmente facilitata, poichè il rapido sviluppo del naviglio da carico è dovuto soprattutto alla cessione da parte degli Stati Uniti di navi « Liberty », di navi « Victory » e di navi cisterna « T. 2 ». In totale, difatti, ci sono state cedute un milione e 446.000 tonnellate di naviglio tra carico secco e carico umido e, affinchè questa nostra marina, soprattutto la marina libera, potesse beneficiare di tale apporto di navi, lo Stato ha anticipato il 25 per cento del suo valore ed ha dato la garanzia per il residuo 75 per cento. Ecco quindi che, attraverso queste provvidenze, le libere società di navigazione, hanno potuto potenziare i loro traffici e raggiungere un livello soddisfacente tale da portare di nuovo sui mari e sugli oceani la nostra bandiera che praticamente era scomparsa dopo la guerra. Ma è anche giusto rilevare che queste navi non sono immuni da difetti; anzi, si ricorderà a questo proposito che, quando le prime navi « Liberty » vennero in Italia, non furono accolte con molto entusiasmo dalle società armatoriali e, soltanto dopo averle provate, venne riconosciuto che effettivamente potevano rispondere allo scopo. Non è comunque questa una marina di qualità; è una marina che è stata creata, soprattutto nel periodo bellico, per determinati scopi. Quindi non sono delle navi moderne, non sono delle navi che possono rispondere completamente agli attuali bisogni della navigazione. A questo si aggiunge che una parte dell'attuale tonnellaggio è anche dovuto al ripristino di navi affondate e recuperate e quindi, comunque sia, si tratta di navi ormai vecchie, di navi rattoppate, quando, viceversa, noi abbiamo bisogno di rimodernare la nostra marina. Da tutto ciò risulta chiaro lo scopo principale di questa legge: occorrono delle navi di qualità; non soltanto, ma occorre che il tonnellaggio della nostra marina torni al livello anteguerra e possibilmente lo superi. È necessario che questo tonnellaggio sia di navi moderne, di navi rispondenti agli scopi; è necessario che questo tonnellaggio effettivamente faccia sì che la nostra marina possa venir apprezzata nei porti delle Nazioni straniere. Le navi da carico sono quasi sufficienti; naturalmente dovranno essere incrementate le navi petroliere poichè i trasporti dei combustibili liquidi hanno assunto una tale importanza che non si può fare a meno di una flotta mercantile di petroliere che sia veramente efficiente e bene attrezzata. Ma io ritengo che in questo momento, di fronte ai dati che prima ho esposto circa la deficienza del naviglio passeggero, sia giusto che si vada incontro al desiderio dei nostri armatori, incrementando appunto la costruzione di navi per trasporto passeggeri e misto. A questo proposito, però, è bene chiarire le idee.

Prima della guerra l'Italia si era indirizzata ad una politica, per quanto riguarda il naviglio passeggeri, direi di gran lusso. Noi vedevamo navigare negli oceani navi che volevano battere in concorrenza i lussuosi piroscafi transatlantici inglesi e francesi. Per conseguire il « nastro azzurro » si costruirono transatlantici che, praticamente, portarono un *deficit* colossale alle Società che li avevano in gestione.

Il problema oggi, onorevoli colleghi, è un problema completamente spostato. Non dobbiamo pensare più a navi di lusso, non dobbiamo pensare più a conquistare il « Nastro azzurro »; dobbiamo però pensare soprattutto a che i nostri concittadini possano navigare con senso di decoro; dobbiamo fare in modo che i turisti possano affluire in Italia in una maniera conveniente.

Oggi, purtroppo, noi ci troviamo di fronte a questa situazione: il Governo australiano ha elevato una protesta per la maniera veramente indecorosa con cui sono giunti i nostri emigranti in quelle lontane regioni. Abbiamo

letto sui giornali, in questi giorni, che l'Inghilterra ci ha prestato 10 navi « Victory » per il trasporto degli emigranti. È quindi necessario che noi ci preoccupiamo di questa situazione deficitaria; ripeto: non parliamo di lusso, di prestigio, bensì parliamo soprattutto di comodità e di decenza per i nostri cittadini che vanno all'estero, e per i turisti che vengono in Italia.

Questo è necessario, ed è per queste ragioni che io mi permetto di suggerire all'onorevole Ministro di creare soprattutto navi miste, a classe unica o, al massimo, a due classi, in maniera tale che non si abbia l'enorme sperpero per il lusso dei grandi transatlantici, ma si possa soddisfare, attraverso queste navi, studiate economicamente ma modernamente, all'effettiva esigenza del traffico marittimo.

A questo proposito torna acconcia la prima osservazione che subito venne alla nostra mente quando si presentò il progetto all'esame della nostra Commissione, osservazione che riguardava appunto la mancanza di un programma. Comprendo benissimo tante cose. È naturale che in una legge non si può fare un programma preciso, non si può fare qualche cosa di schematico e di fisso; comprendo benissimo anche le ragioni che il Ministro disse all'altro ramo del Parlamento, che praticamente il programma sarebbe scaturito attraverso l'esame delle domande delle varie Società di navigazione direttamente interessate alla costruzione. Soltanto così era possibile farsi il quadro completo degli effettivi bisogni della nostra Marina. Ma è altresì vero che quando lo Stato investe somme tanto ingenti per la ripresa della nostra Marina, quando lo Stato, attraverso questa legge, intende naturalmente fare qualche cosa che possa dare un impulso notevole a questa nostra Marina, è anche necessario che, attraverso studi, che mi consta sono stati fatti dal Ministero della marina mercantile, si fosse fatto per lo meno un programma di larga massima delle costruzioni navali da impostare. Vi era appunto da dire se bisognava orientarsi verso il naviglio da carico o verso il naviglio passeggeri; vi era appunto da dire se bisognava incrementare ancora il naviglio secco oppure quello umido; vi era anche da dire che trattamento si dovesse fare alla Marina sovvenzionata dallo Stato, alle così dette Società di preminente interesse nazionale, oppure alle Società della libera navigazione. Abbiamo in proposito molte dichiarazioni dell'onorevole Ministro, dichiarazioni che comunque sono tranquillizzanti. Noi avremmo però preferito che questi problemi fossero stati chiariti nel testo della legge: dobbiamo invece contentarci di assicurazioni contenute nei discorsi dell'onorevole Ministro che fortunatamente, in gran parte, ci tranquillizzano. L'onorevole Ministro ha detto che di fatto circa la metà del naviglio verrà dato alle società di navigazione libere, l'altra metà verrà data alle società di preminente interesse nazionale che sono tutte riunite nella « Finmare ». È già un'assicurazione, ma io sarei lieto, e credo che anche tutti i colleghi sarebbero lieti, se l'onorevole Ministro, rispondendo alla fine di questa discussione, desse delle assicurazioni più precise e ci facesse sapere tra quali tipi di navi intenda ripartire il tonnellaggio previsto. Si è parlato per esempio di 4 navi per trasporto passeggeri da 25.000 tonnellate; queste quattro navi da 25.000 tonnellate sono poi scese a due in base a questa legge, e due viceversa attraverso i fondi E. R. P. dati per la città libera di Trieste, sono in costruzione presso i cantieri triestini.

Sarei lieto di avere conferma di questo come anche sarei lieto se ci si dicesse, sia pure trattandosi di navi da 25.000 tonnellate, quali caratteristiche avranno, soprattutto quale dovrebbe essere il loro uso, in maniera tale da essere tranquilli sul fatto che non si ritornerà, il che sarebbe pericoloso, a quella politica di navi di lusso che, purtroppo, come ho già detto prima, ha segnato la rovina delle nostre Società di navigazione di preminente interesse nazionale. Questo è veramente importante sapere ma, comunque, sono certo che il Ministro ci darà assicurazioni al riguardo.

Indubbiamente, come già venne notato in Commissione e come ha notato l'onorevole collega Ferrari, questa legge ci è arrivata con eccessiva fretta. In un certo momento della discussione tutti noi ci siamo sentiti presi dalla responsabilità che ci saremmo assunta ritardandone la discussione e proponendo degli

emendamenti. Sentimmo che era urgente che questa legge entrasse subito in funzione poichè i cantieri aspettavano, le maestranze avevano bisogno di lavoro, e, trattandosi poi di cantieri quasi tutti dell'I. R. I., queste maestranze in attesa venivano praticamente pagate con il denaro dello Stato ed ogni giorno di ritardo significava spendere a vuoto milioni e milioni.

È veramente spiacevole, permettetemi di dirlo, onorevoli colleghi, che ci arrivino a volte delle leggi per le quali ad un certo momento si ha il senso della responsabilità che ci si assume nel proporre qualche emendamento e qualche modifica. È veramente, questa, una cosa che spiace, tanto più che, nella legge presente, gli studi sono molto antichi. Preoccupato il Governo di provvedere sia ad incrementare il naviglio, sia a dar lavoro ai cantieri, una speciale Commissione, presieduta dal prof. Fea, già da oltre un anno aveva predisposto una relazione completa ed esauriente, ed il relativo disegno di legge, che scaturì da questa relazione, venne presentato al Consiglio dei Ministri nel maggio dello scorso anno. Sopravvenne un cambiamento di Governo e la legge, che era stata approvata dal Consiglio dei Ministri, venne ripresa per alcune modifiche. La legge è venuta al Parlamento e poi al Senato molti mesi dopo, quando forse la stessa legge che era stata studiata allora poteva essere più utilmente presentata subito all'esame del Parlamento, proponendosi, dallo stesso onorevole Ministro, quelle modifiche, che sembravano giuste e possibili. (*Gesto dell'onorevole Saragat, Ministro della marina mercantile, per indicare mancanza di danaro*).

Ora tutto ciò, naturalmente, ha rappresentato un ritardo, che ha provocato una forte crisi nei cantieri. L'onorevole Ministro mi ha fatto poc'anzi un segno molto espressivo, con il quale mi ha voluto far capire che la crisi non è avvenuta soltanto per le ragioni sopradette ma soprattutto per la mancanza di finanziamenti. Ora questa è una ragione che indubbiamente ha la sua importanza, ma comunque, se non nel mese di maggio, qualche mese dopo con il bilancio di previsione per il 1948 - 1949 si sarebbe potuto presentare la legge e oggi noi già vedremmo i cantieri pulsare di fervida attività.

Sono settantamila operai che aspettano ed è per questa ragione, onorevoli colleghi, che noi siamo preoccupati per la sua rapida approvazione. Noi oggi ci limiteremo soltanto a fare delle raccomandazioni, ci limiteremo soltanto ad esprimere dei desideri, e a pregare il Ministro di tener conto di essi in occasione di una prossima legge che ci auguriamo venga presto, poichè le 260.000 tonnellate di naviglio non sono sufficienti. Noi ci auguriamo che in questa occasione l'onorevole Ministro voglia tener presenti le osservazioni che noi facciamo. E soprattutto noi vorremo fare una osservazione - direi - di carattere sostanziale. Personalmente io non sono favorevole al contributo che si dà alle società di navigazione. Siamo abituati purtroppo in Italia a dare continuamente contributi a fondo perduto. I nostri industriali si sono abituati, quando non possono andare avanti, a presentarsi alle casse dello Stato ed a chiedere del denaro, e lo Stato allarga la borsa e dà miliardi. Ora, questa legge, niente di meno, prevede che agli armatori vengano dati circa 33 miliardi di contributi, contributi - come è stato già detto - parte sui materiali, parte sul costo della nave, parte integrativi quando la nave è già in esercizio.

Mi consta che quando un armatore sa effettivamente fare il proprio mestiere non ha bisogno di regali, non ha bisogno di contributi dello Stato. Ha bisogno di aiuti, sì, perchè delle volte si verificano delle speciali situazioni in cui l'armatore, l'industriale può aver bisogno di un aiuto, ma regali mai. È questa una pessima abitudine che si dà all'industria italiana, è una pessima abitudine che è stata perpetrata in larghissima scala durante il ventennio del fascismo, è un'abitudine che in qualche caso viene proseguita. Ora io dico: in Italia vi è un fatto molto grave, che delle volte tarpa le ali a qualsiasi industria, sia a quella armatoriale, sia all'industria meccanica, elettrica, ed edilizia; ed è l'alto costo del denaro. Moltissime iniziative in Italia non vengono prese poichè quando si è costretti a ricorrere alle banche e pagare il 10, il 12 ed anche il 14 per cento di interesse, non c'è più nessuna impresa che possa resistere ad oneri così forti. Quindi sopratutto io dico: è un problema di

credito. Lo Stato che ha la fortuna, attraverso il piano E. R. P., di avere disponibilità notevoli di miliardi per la ripresa e la ricostruzione italiana, lo Stato, anzichè regalare questo denaro, avrebbe dovuto metterlo a disposizione degli armatori in maniera tale che questi potessero averlo ad un tasso bassissimo; ma avrebbero dovuto restituirlo, sia pure in un numero notevole di anni. Questo significa moralizzare la classe degli industriali, perchè quando si sa che si è contratto un debito, che, sia pure a lunga scadenza, si deve estinguere, si pensa bene come spendere il denaro e non correre soltanto alle casse dello Stato per farsene dare ancora quando la gestione è deficitaria. Rientriamo così nel quadro generale delle Società gestite dall'I. R. I., di cui fanno parte le Società del gruppo «Finmare», le quali hanno le casse dello Stato aperte. Quando, alla fine dell'esercizio, hanno chiuso l'esercizio in perdita, esse si presentano all'I. R. I. e chiedono l'integrazione del loro bilancio. In questa maniera, onorevoli colleghi, è facile fare l'industriale, è facile fare l'armatore. Ora è assolutamente necessario che si torni alla normalità. Ed allora io ripeto: facilitazioni del credito e cioè denaro a basso interesse; e dico ancora: facilitazioni fiscali, anche perchè, se è vero che le navi che si costruiscono in Inghilterra o comunque all'estero hanno un costo inferiore del 30 per cento, questo in parte è dovuto ad alcune imposte particolarmente onerose. Tale è, ad esempio, l'imposta sull'entrata, che specialmente nelle costruzioni navali, dove il materiale prima di essere messo in opera deve passare attraverso varie trasformazioni, per ognuna delle quali si deve pagare il tre-quattro per cento, fa sì che il prodotto finito al momento dell'impiego viene ad essere gravato di non meno del 15 per cento. Ma, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, non regaliamo più niente a nessuno.

Questa ritengo che sia una condizione necessaria e poichè l'onorevole Ministro ci parlò di una prossima legge, che noi ci auguriamo venga molto rapidamente, una legge non più di duecentosessantamila tonnellate di naviglio, ma di ben cinquecentomila, sarei lieto che il Ministro, rispondendo a queste mie parole, ci assicurasse che nella nuova legge non si parla più di contributi, ma solo di facilitazioni, di crediti, di prestiti.

Permetta, onorevole Ministro, giacchè siamo all'esame di questa legge, di dire qualche cosa per quanto riguarda l'articolo 2. Questo articolo fissa che il Ministro, inteso il Comitato speciale creato dal successivo articolo 3, sceglie le domande da ammettere a contributo e fissa praticamente il programma delle costruzioni da eseguirsi. Sin quà siamo completamente d'accordo; è chiaro che il Comitato col suo parere ed il Ministro con la sua decisione, debbono guardare il problema nel suo complesso, debbono naturalmente vedere che questo problema venga risolto nel quadro delle esigenze nazionali e non nel quadro degli interessi particolari di ogni singolo armatore. È necessario quindi questo intervento del Comitato e del Ministro per decidere quali sono le domande da accogliere.

Ma successivamente nell'articolo 2 si dice anche che il Ministro assegna il lavoro ai vari cantieri navali, inteso sempre il parere del Comitato. Badate che in queste mie considerazioni non parlo del Ministro onorevole Saragat, parlo del Ministro in senso astratto. Per il buon andamento di un'azienda si cerca anzitutto di stimolare la concorrenza. Non viene assegnato il lavoro a questo o a quello si cerca la concorrenza in maniera che si possa ottenere la maggiore economia nelle costruzioni.

Concorrenza in questo caso, diciamolo francamente, non è possibile. Quattordici sono i cantieri navali che possono impostare delle navi di notevole tonnellaggio e di questi quattordici, se non sbaglio, otto sono dell'I. R. I., e soltanto sei sono dell'industria privata. Mettere quindi in gara questi cantieri significa prenderci in giro e nessuno di noi vuol essere preso in giro. Quindi non parliamo, purtroppo, di gara o di appalto in questa speciale situazione, ma parliamo per lo meno di trattative tra colui che commette la nave, ovverosia l'armatore, ed il cantiere che la deve costruire. Praticamente lo Stato dà un terzo; l'armatore deve trovare il finanziamento e deve comunque sborsare i due terzi del costo della nave. Chi ha più interesse a fare un buon affare è naturalmente l'armatore in quanto egli contribuisce

con il 67 per cento contro il 33 per cento di sovvenzione statale. È lui perciò che ha il maggiore interesse acchè queste trattative portino ad un risultato il più economico possibile. Questo è adombrato anche nella legge, ma io sarei lieto che effettivamente si tenesse soprattutto conto delle trattative che si svolgeranno fra armatori e cantieri e che alla fine intervenisse il Ministro per approvare queste trattative in modo che esse rientrino nel quadro generale della distribuzione del lavoro. Poichè, naturalmente, sarebbe pericoloso che ci fossero cantieri sovraccarichi di lavoro ed altri che non ne avessero affatto, soprattutto anche per il disposto ultimo dell'articolo 2 che assegna all'Italia meridionale il 30 per cento delle costruzioni navali. Perciò è necessario che il Ministro in un certo momento intervenga, ma soltanto a questo scopo e cioè perchè non ci sia una sperequazione fra cantieri e cantieri, ma non interferisca invece nelle trattative fra armatori e cantieri.

L'articolo 6 del disegno di legge stabilisce che il contributo integrativo viene dato dopo che la nave è in navigazione, quindi dopo aver controllato che la nave corrisponde alle caratteristiche per le quali è stata costruita. Ora io mi permetterei di pregare il Ministro di vedere se è possibile, attraverso una successiva legge, che questo contributo integrativo, anzichè venire erogato dopo che la nave è stata costruita, venga erogato nel corso della costruzione stessa.

Noi conosciamo la situazione del naviglio libero; sappiamo che se il naviglio parastatale o comunque quello della «Finmare» può avere facilità di credito attraverso istituti statali, ciò non si verifica per l'armamento libero che dovrà già pensare ad un finanziamento del 67 per cento della costruzione. Allora non facciamogli sospirare questo 16 per cento che gli viene dato come contributo integrativo. Mi risponderà il Ministro che questo viene liquidato quando la nave ha dimostrato di possedere quei requisiti di navigabilità, di potenza, di stazza ecc. previsti e questo si può controllare soltanto quando la nave è in navigazione.

Ma l'onorevole Ministro mi può anche dire che per la nave, quando viene progettata, dopo le prove eseguite su modelli nella vasca sperimentale di Roma, si hanno già dati sufficienti sulle caratteristiche che la nave stessa avrà a costruzione ultimata. Non possono verificarsi grandi differenze fra le caratteristiche accertate dalle prove alla vasca sperimentale di Roma e quelle effettive; perciò, sia pure con una certa prudenza, se non in tutto, in parte, sarebbe opportuno liquidare il contributo integrativo in corso di opera.

Vi sarebbero altre osservazioni, da fare, ma vorrei chiudere con una osservazione che mi sta particolarmente a cuore. Queste navi devono essere delle navi moderne, tecnicamente all'avanguardia e che rispondano al loro scopo. Per fare questo è necessaria una vigilanza da parte del Ministero della marina mercantile. Lo Stato dà del denaro ed è necessario che guardi come questo denaro viene speso. È necessario quindi che il Ministero abbia un'attrezzatura tecnica sufficiente, è necessario che non ci si fidi troppo nè delle società armatoriali nè dei cantieri navali; è necessario che lo Stato segua tutto lo sviluppo del programma, sia prima, quando si tratta di approvare i progetti di costruzione, sia in corso di opera per vedere che le costruzioni vengano fatte secondo i progetti, sia infine al collaudo per constatare se effettivamente la società armatoriale ha risposto agli impegni assunti.

È necessario perciò che il Ministero si attrezzi bene tecnicamente, perchè, come anche ha detto il collega Ferrari, bisogna che questo denaro serva a migliorare i nostri cantieri. Bisogna che questo denaro non sia fine a se stesso, ma, attraverso il guadagno che da queste costruzioni può derivare, venga anche un miglioramento della nostra efficienza cantieristica.

Permettete, onorevoli colleghi, che dica una mia idea del tutto personale. La crisi industriale che noi in Italia stiamo soffrendo non è solo data, come alcuni dicono, da un eccesso di mano d'opera non utilizzata. Ciò è in parte vero, ma il numero degli operai inutilizzati non è così grande come si vorrebbe far credere, La crisi soprattutto è dovuta all'invecchiamento della nostra industria che non ha un macchinario moderno e non è più all'altezza delle industrie degli altri Paesi. È un'industria malata di 20 anni di fascismo dove era facile dire al Governo: questo camion costa un mi-

lione, datemi un milione (*Applausi*), e ciò senza alcuna preoccupazione di eseguire un lavoro economico attraverso i migliori procedimenti della tecnica.

Ora perchè questo lavoro venga fatto bene, perchè questi denari vengano impiegati bene, io raccomando all'onorevole Ministro di attrezzare bene l'ufficio tecnico del Ministero. Ho saputo che è stato assunto attualmente un illustre generale del genio navale a capo dell'ufficio tecnico. Ma so anche che non esiste ancora un organico, che non è stata ancora, con legge, stabilita la funzionalità di questo ufficio tecnico; ho saputo che il Ministro di questo si sta preoccupando; ho saputo che già uno schema di provvedimento legislativo è in corso. È necessario che questo schema di provvedimento legislativo venga presto al nostro esame, perchè riteniamo essenziale che il nostro Ministero della marina mercantile abbia un ufficio tecnico all'altezza dei tempi moderni. Ed allora, onorevoli colleghi, se noi questo danaro lo spenderemo bene, se questo danaro non andrà a finire in quel pozzo di San Patrizio che qualche volta è rappresentato dalle aziende del gruppo I. R. I., se effettivamente questo danaro porterà a creare un naviglio di qualità, un naviglio efficiente, un naviglio moderno, noi plaudiremo all'azione del Ministro, poichè vedremo finalmente questa nostra marina riprendere la tradizione secolare delle nostre repubbliche marinare che, attraverso i nostri navigatori, senza chiedere contributi allo Stato, soltanto con la loro attività e con la loro capacità, riuscivano ad imporre la nostra bandiera in tutti i porti del Mediterraneo e fuori del Mediterraneo, noi vedremo infine i nostri cantieri affermarsi per lo sviluppo dei traffici pacifici della nostra nazione nel mondo. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

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

BORROMEO. Onorevoli colleghi, soprattutto in considerazione del fatto che il collega Battista ha affrontato così brillantemente ed in profondità il complesso degli argomenti che sono in discussione, e data anche l'ora avanzata, io mi limiterò a ben poche osservazioni.

Sembra ormai che tutti, appartenenti a qualsiasi gruppo, siamo d'accordo nel votare questa legge senza emendamenti. La necessità di dare lavoro ai nostri cantieri che rischiano di restarne privi a brevissima scadenza, la necessità anche che abbiamo di costruire alcune navi che serviranno per il trasporto dei nostri emigranti, quando questi potranno andare a prestare la preziosa loro opera nelle terre che li ospiteranno, sono tali da consigliarci l'approvazione senza indugio di questo disegno di legge.

Sembrerebbe pertanto che fosse pressochè inutile la discussione che noi qui facciamo, senonchè dobbiamo tenere presente che, tanto per l'applicazione della legge che andiamo ad approvare quanto per lo studio e la redazione di altro disegno di legge, che noi ci auguriamo di esaminare ed approvare in breve termine, per la costruzione di altre unità per la nostra flotta mercantile, le osservazioni che si sono fatte in Commissione e che sono qui rinnovate in Assemblea potranno riuscire utili.

L'augurio che il collega Battista ha fatto, e anzi il preannunzio – per quanto egli ha potuto sapere – della preparazione di un nuovo disegno di legge per la costruzione di altre 500 mila tonnellate, è condiviso, io ritengo, da tutti noi; verrà così garantito il lavoro ai nostri cantieri che, secondo quanto apprendiamo dall'esauriente e dotta relazione del collega Casardi, sono in condizione di produrre 300.000 tonnellate annue, mentre la legge che noi approviamo ne garantisce appena un terzo nel triennio.

Ora, quando andremo ad esaminare il nuovo disegno di legge, ricorderemo le osservazioni che abbiamo fatto a proposito di questo e concorderemo nel riconoscere l'esattezza di molte di esse.

Lo scopo della legge, lo ripete il relatore nella sua relazione, riguarda due obiettivi principali: l'uno interessante la nostra politica marittima in generale, e l'altro di carattere sociale oltre che economico.

Il carattere sociale non va ulteriormente sottolineato; lo abbiamo detto: dobbiamo fare lavorare i nostri cantieri, dobbiamo evitare che a distanza di poche settimane altre migliaia di lavoratori rimangano senza lavoro e vadano ad ingrossare la massa dei disoccupati; ma io ritengo che sia necessario richiamare la vostra attenzione sull'altro obiettivo che il

collega Casardi ha sottolineato nella sua relazione. Non ci nascondiamo la sensazione che abbiamo provato in Commissione che cioè questo disegno di legge, data l'urgenza, data la pressione della situazione difficile in cui si trovano decine di migliaia di lavoratori, si preoccupi soprattutto della questione sociale, trascurando quelli che devono essere gli altri precisi scopi della legge stessa.

Si è detto, nell'altro ramo del Parlamento, si è ripetuto da altri qui, che scopo della legge dovrebbe essere anche quello di conseguire un miglioramento nei nostri cantieri. Abbiamo visto che lo Stato è nella dura necessità di intervenire con un sacrificio finanziario notevole; si tratta di 34 miliardi su circa 100 di spesa, per far lavorare i nostri cantieri, ed abbiamo visto che questo è necessario poichè i nostri cantieri, che pur nel passato potevano reggere la concorrenza dei cantieri degli altri Paesi, oggi sono in una situazione tale per cui il loro costo di produzione è di oltre il 30 per cento superiore a quello dei cantieri stranieri. È evidente pertanto che se noi non ci preoccupassimo di migliorare questi cantieri e di conseguire qualche risultato tangibile dalla esecuzione di questa legge, al termine del triennio che prevediamo in questo disegno di legge, dovremmo dolorosamente constatare una situazione più grave ancora di quella che oggi esaminiamo, poichè basta considerare l'ulteriore decorso del tempo, basta considerare l'ulteriore logoramento di questa nostra industria, che sotto ogni aspetto è sorpassata, per convincersi che di qui a tre anni, se non saremo riusciti ad ottenere un miglioramento, questa nostra attività industriale si presenterà alla nostra attenzione in una situazione ancora più grave di quella di oggi. Ed allora dovremo forse constatare che il sacrificio che lo Stato oggi compie, nella misura del 35 per cento, sarà stato addirittura insufficiente. Ora, in previsione di questo, dobbiamo preoccuparci e dobbiamo andare a ricercare le cause che hanno determinato questo stato di inferiorità della nostra industria cantieristica rispetto agli altri Paesi. Il relatore, onorevole Casardi, ha elencato queste cause, e sono state anche esaminate da altri colleghi, tra i quali soprattutto l'onorevole Ferrari, che le hanno riconosciute esatte per lo meno in parte, e che si compendiano nell'alto costo dei materiali, sul quale è inutile soffermarci, nella sproporzione tra capacità degli impianti e produzione effettiva, nella esuberanza e nel basso rendimento della mano d'opera. Effettivamente abbiamo una esuberanza di mano d'opera; ma è vero che questo non è il motivo unico, ed è giusto che non ci si faccia distrarre da questo motivo, sempre messo innanzi, per non andare a ricercare le cause gravi. Ma è vero anche che questa esuberanza di personale l'abbiamo, e quando parliamo di basso rendimento della mano d'opera, tanto il relatore quanto gli altri colleghi debbono ritenere, come io ritengo, che questo basso rendimento sia in stretta relazione con la esuberanza della mano d'opera perchè, se andiamo a determinare il prezzo di costo di un prodotto, è chiaro che, se per la costruzione di questo prodotto impieghiamo una mano d'opera esuberante, ne consegue anche un minor rendimento della mano d'opera impiegata.

Mano d'opera esuberante ne abbiamo dappertutto, purtroppo. Al collega Ferrari io ricorderò, avendo egli lamentato che il relatore non abbia fatto dei riferimenti specifici e non abbia indicato addirittura, quasi che fosse possibile indicarlo in prospettini nella relazione, in che cosa consista numericamente, con prove documentali, questa esuberanza di mano d'opera, che questa è una constatazione che facciamo dovunque; mi sono occupato di trasporti pubblici e per tre anni sono stato in una grande azienda di trasporti cittadini: dovetti constatare questa esuberanza, che per me d'altra parte era un portato fatale della nostra situazione, era la sopportazione inevitabile di motivi sociali che non potevamo trascurare; ma ciò non toglie che si potessero fare constatazioni di questa natura: di fronte ai 6.100 dipendenti che l'Azienda di trasporti cittadini aveva nel 1938, quando lavorava a pieno regime, eravamo arrivati nel 1948 a 9.200 dipendenti, e tale aumento era giustificato solo in parte da quelle sacrosante conquiste del lavoro che avevano portato come conseguenza all'aumento della mano d'opera; vi era stato il fenomeno delle assunzioni in sostituzione dei richiamati alle armi, e questo problema poi non era stato risolto al termine della guerra; vi erano stati anche

altri motivi, per cui questa mano d'opera si era dovuta assumere e poi sopportare perchè non ci si poteva caricare della grave responsabilità di mettere, in momenti particolarmente difficili, come gli attuali che viviamo, dei lavoratori per la strada. Esuberanza di mano d'opera ne abbiamo ma non è l'unico motivo, e su questo sono pienamente d'accordo: il motivo principale per me, e concordo con i colleghi Battista e Ferrari, è nella vecchiezza dei nostri impianti, nell'arretratezza dei nostri sistemi. Noi dovremmo fare in modo che questa legge, ma più ancora la legge che verrà, tendano effettivamente, concretamente, ad ovviare a questi inconvenienti sui quali tutti siamo d'accordo.

Altre questioni che fatalmente devono sorgere sono quelle riguardanti la «Finmare» (le Compagnie di preminente interesse nazionale) e l'armamento libero. Il disegno di legge unico che garantisce, che deve garantire, il lavoro all'uno e all'altro settore, non poteva non far sorgere queste questioni: esse sono tali che mi hanno convinto, nell'esame della legge, che sarebbe stato forse più opportuno presentare due disegni di legge invece di uno. La presentazione di questo unico disegno di legge mette in allarme, forse ingiustificato, l'armamento libero, che pensa di essere sacrificato rispetto alla «Finmare», alle Compagnie, cioè, di preminente interesse nazionale.

Di questo pure si dovrà tener conto nello studio delle prossime provvidenze. Certo è, ripeto, che se noi ci dovessimo convincere che il motivo di questa legge fosse soltanto quello – a parte la costruzione delle navi, perchè è naturale che le navi dobbiamo costruirle – di garantire lavoro ai nostri cantieri, effettivamente dovremmo con tristezza, nel passare alla approvazione degli articoli, riconoscere la ben scarsa utilità della legge.

Noi speriamo, però, che, in sede di applicazione, dei risultati saranno conseguiti anche per quanto riguarda lo scopo sul quale principalmente ci siamo soffermati, cioè il miglioramento della nostra industria cantieristica.

Certo è – e lo vedremo nell'esame degli articoli, ed è già stato visto da qualcuno, principalmente dall'onorevole Battista, che si è soffermato sui vari articoli – che se noi ci preoccupiamo soltanto di dare lavoro ai cantieri, che ne hanno necessità, e non andiamo ad esaminare le possibilità di produzione di questi cantieri e il miglioramento che i cantieri stessi possono apportare da sè, noi vedremo in gran parte svanire le speranze che vogliamo coltivare in questa e nelle future leggi.

Accenno qui di sfuggita soltanto – dichiarando fin da adesso che lo ho approvato in Commissione e lo approverò al momento della votazione degli articoli – che ci si è preoccupati di dare il trenta per cento del tonnellaggio previsto dal disegno di legge all'Italia meridionale.

BOSCO. Poco!

BORROMEO. E lo abbiamo dato, caro Bosco, pur essendoci qualcuno timoroso che l'Italia meridionale non fosse in condizione di assorbire questo trenta per cento. (*Commenti*). Preoccupazione poi dissipata, d'accordo, ma certo è che se noi garantiamo incondizionatamente il lavoro ai cantieri, se noi diamo la tranquillità ad essi per un triennio, non possiamo sperare con molta fondatezza che questi cantieri si migliorino.

I dubbi permangono e speriamo che questi dubbi nella applicazione della legge possano essere in gran parte dissipati. Comunque essi esistono e noi qui li sottolineiamo, soprattutto perchè siano presenti alla nostra mente quando dovremo approvare altri disegni di legge.

Nella Commissione abbiamo esaminato con profondità, in una serie notevole di sedute presiedute dall'illustre senatore Cappa, il disegno di legge ed abbiamo fatto delle osservazioni, le principali delle quali sono state ricordate qui dal collega Battista.

All'articolo 1° abbiamo richiamato la necessità di fare un programma di massima e di indicare questo programma di massima nella legge; a mio modo di vedere sarebbe stato possibile. Il Ministro ha dato nell'altro ramo del Parlamento, ha dato alla nostra Commissione del Senato e darà all'Assemblea dei chiarimenti e delle assicurazioni. Certo è però che non si può non condividere la obiezione fatta già da altri colleghi per cui ben diversa è la situazione là dove in una legge abbiamo stabilito il programma di fronte alla assicurazione

e informazione che può essere data in sede di Commissione od anche di Assemblea.

All'articolo 2 il collega Battista ha parlato della opportunità, della necessità di riconoscere come regola quel che viceversa nell'articolo sembra essere una eccezione. La regola cioè di riconoscere validità alla trattativa privata, che può aver soltanto la eccezione dell'intervento del Ministero laddove questa trattativa porti a critiche fondate e sia utile sostituirla con intervento da parte dello Stato per diversa assegnazione del lavoro. L'articolo, così come è formulato con l'inciso del «tenuto conto nei limiti del possibile», ci fa apparire come eccezione la libera contrattazione e come norma la assegnazione del lavoro da parte del Ministero, il che porta a non pochi inconvenienti che sono stati rilevati soprattutto dal collega Battista. Dell'articolo 2 ne abbiamo parlato a proposito di un articolo che approveremo, il 13, che stabilisce i termini per l'inizio della costruzione e l'entrata in esercizio delle navi e ritengo potrà in sede d'applicazione non presentare quei dubbi che sono sorti nell'esame di questo articolo, laddove l'articolo 13 parla di costruzioni navali che debbono essere iniziate entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2. Ora se noi andiamo a leggere l'articolo 2 ci si confondono le idee, poichè questo dice al secondo comma che «spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni che meglio rispondono agli scopi indicati nell'articolo 1». Se leggiamo gli altri commi dell'articolo, noi apprendiamo come questa fase sia una fase preliminare. È una fase di esame e di ammissibilità della domanda per poter concorrere ai benefici previsti dalla legge perchè gli altri commi aggiungono: che se le richieste superano il tonnellaggio previsto, vengono ridotte le ammissioni, mentre se le richieste non raggiungono il limite di tonnellaggio previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare per non oltre un anno il termine di cui al primo comma del presente articolo e qualora si verifichino casi di decadenza ai sensi del primo comma dell'articolo 13, il Ministro della marina mercantile può ammettere nuove domande, nei limiti del tonnellaggio previsto dall'articolo 1, stabilendo i relativi termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori. E poi finalmente, al penultimo comma, si apprende che il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani. Sicchè noi abbiamo queste diverse fasi: presentazione della domanda, dichiarazione di ammissibilità di questa domanda ai benefici della legge, riduzione delle domande presentate se nel loro complesso eccedono le 260 mila tonnellate o viceversa proroga se non raggiungono questo tonnellaggio; poi finalmente assegnazione del lavoro. Ora non comprendo come si potrà – ma forse nel regolamento si troverà qualche espediente – pretendere che le costruzioni navali debbano essere iniziate a pena di decadenza entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2. Badate, io posso presentare una domanda per la costruzione di due navi da 10 mila tonnellate; se la mia domanda insieme con le altre raggiunge il complesso di 260 mila tonnellate, posso costruirle entrambe, ma se per esempio sono dichiarate ammissibili domande per cinquecentoventimila tonnellate, ne potrò costruire una sola anzichè due. E allora come potrò nella data di sei mesi iniziare la costruzione di due navi, quando poi, viceversa, saprò, che ne posso costruire una sola col concorso dello Stato? Sarà possibile – me lo auguro – in sede di regolamento ovviare a questo inconveniente.

Venendo all'altra osservazione che si era fatta da parte del collega Battista, quella che concerne i contributi da parte dello Stato, osservo che una ragione c'è per questo, ma è inutile stare a perdere tempo circa la ripartizione del contributo all'armatore ed al cantiere. La ragione c'è e non è per mero capriccio, come sembra abbia voluto dire il collega Ferrari, che la ripartizione di questo contributo è fatta tra i cantieri e gli armatori.

Certo è, invece, come in Commissione abbiamo osservato che, prevedendo l'articolo 14 degli anticipi su questi contributi, anticipi peraltro possibili solo per i primi due contributi, cioè per quello sui materiali e per quello

di ammortamento e, non già su quello integrativo, questa forma di anticipo viene a costituire in fatto uno stato di inferiorità per l'armamento libero. Mi spiego: se consideriamo innanzi tutto che il contributo integrativo è il più forte dei tre, perchè raggiunge il 16 per cento del costo delle navi, sicchè rappresenta di per se solo circa il 50 per cento di tutto il concorso statale che si aggira tra il 30-34 per cento del costo della nave, l'armatore privato che non può fare affidamento sugli anticipi di questo contributo che servono per ottenere il finanziamento dagli istituti bancari, ove vi debba assolutamente far ricorso, viene a trovarsi in uno stato di inferiorità rispetto alle aziende della «Finmare» che non hanno tante preoccupazioni per ottenere i finanziamenti.

È una situazione di privilegio quella di sapere che la cassa dello Stato si apre per far fronte alle spese, decise quindi con maggior generosità di quello che non avvenga quando si amministra denaro privato; pertanto si era considerata la possibilità in Commissione di prevedere un anticipo anche sul contributo integrativo. Si era obiettato che il contributo integrativo è corrisposto soltanto all'entrata in esercizio della nave e si era quindi detto che si sarebbe snaturato questo contributo se si fossero previsti degli anticipi lungo il corso della fabbricazione, nei vari stadi di avanzamento. La stessa osservazione, peraltro, poteva farsi per il contributo di ammortamento che dipende dalla potenza del motore, dalla sua efficienza, dalla velocità della nave e così via mentre per questo contributo di ammortamento l'articolo 14 prevede egualmente l'anticipo cosicchè anche per il contributo integrativo, l'anticipo potrebbe essere dato in modo da attenuare uno stato di inferiorità che indiscutibilmente la legge viene a porre per l'armamento privato.

All'articolo 9, dove si prevede l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile per i primi tre anni di esercizio, la Commissione ha osservato come sarebbe stato meglio non stabilire questa esenzione dall'imposta.

Lo Stato ha il dovere e l'interesse di favorire la ripresa della nostra attività, della nostra economia, ma compiuto questo dovere, lo Stato deve percepire dall'attività che riprende, quanto gli compete. Questo sistema di rinunciare alle imposte su attività che vanno riprendendo, io ritengo non dovrebbe essere seguito. Non sto ad affrontare il problema ben più vasto e di significato diverso che riguarda la ripresa edilizia e l'esenzione dalle imposte sui fabbricati. Ma certo è che sarebbe stato preferibile che lo Stato agevolasse i finanziamenti con un concorso negli interessi, per rendere ancora più allettante l'invito a chi deve ricostruire – come nel caso in esame la nostra flotta mercantile – piuttosto che rinunciare all'imposta sulla ricchezza mobile nel momento in cui le aziende riprenderanno – e, noi speriamo al più presto – la loro attività.

Altra raccomandazione che abbiamo fatto è quella considerata in un ordine del giorno che è stato presentato; riguarda la pesca ed il piccolo naviglio. Noi chiediamo che sia favorita al massimo delle possibilità la nostra industria peschereccia. L'Italia può avere un bell'avvenire nell'attività peschereccia ed occorre che lo Stato di questo si preoccupi.

Onorevoli colleghi io non ho altro da aggiungere dopo quanto è stato detto da chi mi ha preceduto. Per le ragioni esposte all'inizio, le osservazioni che ho fatto debbono essere ritenute non tanto per questo disegno di legge, che sono disposto, come ritengo che tutto il Senato sia disposto, a votare senza emendamenti e che pertanto considero senza altro già come *jus conditum*, quanto come un modesto contributo per le nuove provvidenze che mi auguro sollecite. *De jure condendo* quindi, per la nostra industria navale che, speriamo presto, dovrà tornare, per capacità di uomini e per modernità di impianti, a gareggiare con le più importanti del mondo. (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che sono pervenute alla Presidenza le seguenti interpellanze:

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se l'esito del processo testè celebratosi in Roma a carico del comandante Borghese (il cui ritorno in libertà ha offeso i sentimenti della più gran parte del popolo italiano) non consigli

una diversa valutazione del cosiddetto collaborazionismo allorquando, come nel caso in questione, esso assurge a vera correità nei peggiori delitti contro la Patria

E se non suggerisca, inoltre, di altrimenti regolare l'influenza discriminante delle cosiddette benemerenze militari, quando i reati sottoposti a giudizio si concretano nella ipotesi di tradimento

CADORNA.

Al Ministro della difesa, per sapere se, di fronte agli evidenti errori di fatto contenuti nella requisitoria del Pubblico Ministero del Tribunale Militare di Roma testè resa pubblica dalla stampa quotidiana ed alla sentenza che ha mandato assolti da gravissime imputazioni i generali Roatta e Carboni (errori clamorosamente emergenti dal confronto con le conclusioni della Commissione d'inchiesta nominata il 19 ottobre 1944 dal Ministero della guerra), possa fornire al Senato la prova che il relativo giudizio si è svolto in rigorosa aderenza alle particolari e molteplici esigenze dell'importantissimo argomento e soprattutto della giustizia demandata ai tribunali militari in difesa dei princìpi dell'onore e del dovere che sono il primo fondamento di qualsiasi esercito.

CADORNA.

Al Presidente del Consiglio e al Ministro della difesa, per conoscere se non ritengano necessario, in seguito alla assoluzione dei generali Roatta, Carboni ed altri, al fine di illuminare la pubblica opinione sulle cause che portarono il Paese alla disfatta, di pubblicare la relazione d'inchiesta per la mancata difesa di Roma

PALERMO.

Al Ministro dell'interno, sulla condizione eccezionale in cui attualmente vengono a trovarsi gli ufficiali del gruppo B del ruolo antiincendi - transitorio - originario, il cui collocamento a riposo è fissato a soli 53 anni di età e sulla conseguente necessità di provvedere ad elevare tale limite di età a 65 anni, od almeno a quello stesso limite fissato dalla legge vigente per gli ufficiali permanenti del gruppo A e per quelli volontari; i quali vengono raggiunti dai limiti di età, i primi a 62 anni, in quanto possono adire al grado sesto, ed i secondi a 58 anni, pur restando al grado decimo, e ciò, salva ogni altra maggiore provvidenza in sede di riforma di legge vigente, in atto allo studio presso l'apposita Commissione.

DI GIOVANNI.

Domando al Ministro della difesa quando intende rispondere a queste interpellanze.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Faccio osservare al Senato che fino a venerdì sono impegnato nelle riunioni del Consiglio dei Ministri. Potrei perciò rispondere sabato mattina.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, *segretario*:

Al Ministro del tesoro, per sapere le ragioni che ostacolano la concessione della pensione ai congiunti dei caduti del 28 luglio 1943 a Bari, in seguito alla sparatoria operata dai soldati e dai militi della « San Marco », in obbedienza alle disposizioni emanate dal generale Roatta.

MERLIN Angelina.

Al Ministro degli affari esteri, per sapere quali provvedimenti si intendono prendere perchè vengano rispettati gli accordi intervenuti fra l'Italia e la Jugoslavia per quanto riguarda lo scambio dei detenuti e prigionieri e vengano restituiti all'Italia i cittadini deportati nel periodo che va dal 1° maggio al 9 giugno 1945 dalle provincie di Trieste, Gorizia e Pola di cui gli elenchi nominativi sono già in possesso del Governo.

LUCIFERO.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere i motivi che hanno indotto le organizzazioni sindacali a proclamare lo sciopero generale dei ferrotranvieri del giorno 21 scorso.

GENCO, FOCACCIA, BOSCO.

Interrogazione
con richiesta di risposta scritta

Al Vice Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Porzio, e ai Ministri dell'interno, dell'industria e del commercio, del lavoro e del tesoro, per conoscere quali provvedimenti abbiano adottato o intendano adottare per calmare lo stato di giustificata ansietà di circa 1000 operai cotonieri disoccupati di Piedimonte d'Alife, ai quali è stata promessa da tempo la ricostruzione dello stabilimento, da parte della società cotoniera Meridionale di Napoli;

e se non ritengano opportuno invitare a trattative dirette il Presidente della Società Tessile Meridionale per il lanificio di Piedimonte d'Alife (con sede in Napoli: Piazza Municipio, 4), tanto più che, allo stato attuale, la società anzidetta, in data 15 corrente, dinanzi al Prefetto di Caserta ed alla presenza dell'interrogante, del sindaco di Piedimonte d'Alife e dei rappresentanti del Comitato pro-costruendo lanificio in Piedimonte d'Alife, ha confermato la volontà di ricostruire lo stabilimento totalmente distrutto, chiedendo di usufruire dei benefici della legge sulla industrializzazione del Mezzogiorno, tramite finanziamento del Banco di Napoli.

Per l'ulteriore richiesta fatta, dalla Società medesima, durante le trattative in corso, di un finanziamento integrativo sul piano E. R. P. si invoca l'intervento dei Ministeri interessati perchè siano attuate trattative dirette fra il Governo e i rappresentanti della società. Le agevolazioni sul finanziamento integrativo richieste dalla società suddetta sarebbero largamente giustificate dall'essere, quello di Piedimonte d'Alife, l'unico stabilimento raso al suolo – con distruzione, cosiddetta, scientifica – dall'esercito tedesco in ritirata durante la battaglia del Volturno nell'ottobre 1943.

L'interrogante che ha partecipato alle varie fasi delle trattative fra la società, gli operai ed il Governo, dall'ottobre 1946 ad oggi, col valido ausilio dell'Amministrazione comunale e di un apposito Comitato locale, è sicuro che il Governo, il quale incoraggia l'iniziativa privata e combatte con ogni mezzo la disoccupazione, si renderà conto che anche per lo stabilimento in parola, la soluzione proposta è l'unica valida a ridare un lavoro produttivo e continuativo alle valorose maestranze cotoniere di Piedimonte d'Alife, le quali dal 1812 ad oggi si tramandano, di famiglia in famiglia, una nobile tradizione di operosità.

CASO.

GENCO. Vorrei pregare l'onorevole Ministro dei trasporti di rispondere con una certa urgenza alla mia interrogazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono disposto a rispondere in qualunque momento l'interrogazione verrà posta all'ordine del giorno dall'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 10 e alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10.

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. DE LUCA ed altri. – Aumento dei limiti della competenza per valore del conciliatore e del pretore (146);

2. Aumento del limite di valore della competenza dei conciliatori e dei pretori e del limite di inappellabilità delle sentenze dei conciliatori (169).

3. Devoluzione all'Autorità giudiziaria ordinaria delle controversie relative alle assicurazioni sociali e agli infortuni in agricoltura, proposte prima dell'entrata in vigore del Codice di procedura civile (168).

4. Attribuzioni della Giunta giurisdizionale amministrativa della Valle d'Aosta, in sede amministrativa, in materia di ricorsi amministrativi e di contenzioso tributario (238). (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23).

ALLE ORE 16.

I. Svolgimento delle seguenti interpellanze:

LUSSU (PERTINI, VERONI, SAPORI, GIUA). – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere

se non ritengano necessario, per il prestigio democratico della Repubblica, presentare al Parlamento provvedimenti legislativi atti a frenare il risorgere del fascismo, quale si è potuto constatare per il processo del comandante la X Mas.

CONTI. - *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Sulla condotta dei processi Borghese e Graziani.

CINGOLANI (ZOLI, BATTISTA, SPALLINO, BORROMEO, CANALETTI GAUDENTI, MENGHI, VISCHIA, SALOMONE). - *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per conoscere come consideri il manifestarsi di sintomi nella vita pubblica che lascino temere l'affermarsi di velleità neofasciste.

GASPAROTTO. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Sulle cause del rifiorire di manifestazioni oltraggiose alla verità storica e alle sofferenze di quanti hanno onorato l'Italia nella guerra di liberazione, anche in ordine a quanto si è verificato in occasione di un recente processo celebrato in Roma anzichè nella sua sede naturale di Milano, e sui provvedimenti che il Governo intenda prendere.

CADORNA. - *Al Ministro della giustizia.* — Se l'esito del processo testè celebratosi in Roma a carico del comandante Borghese (il cui ritorno in libertà ha offeso i sentimenti della più gran parte del popolo italiano) non consigli una diversa valutazione del cosidetto collaborazionismo allorquando, come nel caso in questione, esso assurge a vera correità nei peggiori delitti contro la Patria.

E se non suggerisca, inoltre, di altrimenti regolare l'influenza discriminante delle cosidette benemerenze militari, quando i reati sottoposti a giudizio si concretano nella ipotesi di tradimento.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Ratifica della Convenzione sulle assicurazioni sociali conclusa a Bruxelles, tra l'Italia e il Belgio, il 30 aprile 1948 (179).

2. Ratifica dei seguenti accordi conclusi a Roma, tra l'Italia e la Francia, il 31 marzo 1948:

a) convenzione generale tendente a coordinare l'applicazione ai cittadini dei due Paesi della legislazione francese sulla sicurezza sociale e della legislazione italiana sulle assicurazioni sociali e sulle prestazioni familiari;

b) protocollo generale tendente a coordinare l'applicazione ai cittadini dei due Paesi della legislazione francese sulla sicurezza sociale e della legislazione italiana sulle assicurazioni sociali e sulle prestazioni familiari;

c) protocollo speciale relativo all'assegno ai vecchi lavoratori salariati;

d) protocollo speciale relativo al coordinamento degli accordi tra la Francia, l'Italia ed il Belgio (180).

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (216). (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23).

V. Discussione del disegno di legge:

Modificazioni alle leggi in materia di imposta sulle successioni e sulle donazioni (99).

La seduta è tolta (ore 20,10).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti