CLXI. SEDUTA

GIOVEDÌ 24 FEBBRAIO 1949

Presidenza del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDI

del Presidente BONOMI

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 5649

Disegni di legge (Trasmissione e deferimento a Commissioni permanenti) 5619

Disegno di legge d'iniziativa parlamentare (Presentazione) 5650

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

CAPPA 5660
LANZETTA 5676
TARTUFOLI 5681
GENCO 5683

Interpellanze:

(Annunzio) 5685
(Rinvio) 5660

Interrogazioni:

(Annunzio) 5686
(Svolgimento):
MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 5650, 5652
TERRACINI 5651, 5652
CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 5653, 5657
PICCHIOTTI 5654
BERLINGUER 5658

Mozione (Annunzio) 5685

Relazione (Presentazione) 5650

La seduta è aperta alle ore 16.

MOLINELLI, *segretario*. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che hanno chiesto congedo i senatori Benedetti Luigi per giorni due e Mastino per giorni tre. Se non si fanno osservazioni, detti congedi si intendono accordati.

Trasmissione di disegni di legge e deferimento a Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Maggiore assegnazione di lire 1.000.000 al bilancio del Ministero della pubblica istruzione, a decorrere dall'esercizio 1947-48, quale contributo al Bureau International d'Education di Ginevra » (286);

« Sospensione, per l'anno scolastico 1948-49, dell'applicazione dell'articolo 134 del Testo unico 5 febbraio 1938, n. 577, sull'istruzione elementare » (287);

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

« Esami di Stato di abilitazione professionale » (288).

Il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), i seguenti disegni di legge:

« Maggiore assegnazione di lire 1.000.000 al bilancio del Ministero della Pubblica istruzione, a decorrere dall'esercizio 1947-1948, quale contributo al Bureau International d'Education di Ginevra » (286), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

« Sospensione, per l'anno scolastico 1948-1949, dell'applicazione dell'articolo 134 del testo unico 5 febbraio 1938, n. 577, sull'istruzione elementare » (287);

« Esami di stato di abilitazione professionale » (288).

Presentazione di disegno di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i senatori Bosco Lucarelli, Grava, Varriale, Umberto Merlin, Magliano, Lanzara, Vischia e Pezzini hanno presentato un disegno di legge concernente la soppressione del ruolo degli aiutanti delle cancellerie e segreterie giudiziarie e passaggio degli aiutanti nel ruolo dei funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie. (285).

Il disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Samek Lodovici ha presentato, a nome della 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità), la relazione sul disegno di legge: « Concessione all'Alto Commissariato per l'Igiene e la Sanità pubblica di un'assegnazione straordinaria di 400 milioni di lire per l'acquisto di streptomicina » (213).

La relazione sarà stampata e distribuita e il relativo disegno di legge verrà posto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. Prima è quella del senatore Fiore ai Ministri degli affari esteri ed al Ministro del lavoro e previdenza sociale circa l'emigrazione in Argentina. Poichè il senatore Fiore non è presente, l'interrogazione s'intende ritirata. Segue l'interrogazione del senatore Terracini, ai Ministri dell'interno e degli affari esteri: « per sapere con quali norme è regolato il rilascio dei passaporti collettivi per l'estero, che nella pratica viene troppo spesso subordinato a criteri personali del tutto arbitrari ed a più arbitrarie valutazioni politiche e per avere assicurazioni che, comunque, nessuna speciosa difficoltà sarà opposta al rilascio del passaporto collettivo ai 1.500 giovani che si apprestano a recarsi, in rappresentanza del nostro Paese, al Festival internazionale della gioventù che avrà luogo a Budapest nella prossima estate ».

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.* I passaporti collettivi per l'estero, esclusi quelli a scopo di lavoro o motivati da ragioni artistiche, vengono direttamente rilasciati dal Ministero dell'interno per quei Paesi con i quali esistono Convenzioni di reciprocità e quindi attualmente soltanto per la Svizzera e per la Francia. Per gli Stati con i quali tali Convenzioni non esistono, o quando lo scopo sia uno dei due accennati, la relativa richiesta deve essere sottoposta anche al Ministero degli esteri il quale accerta e valuta di volta in volta la sussistenza di una reciprocità di fatto. I motivi per i quali i passaporti collettivi possono rilasciarsi sono i seguenti: partecipazione a riunioni culturali o scientifiche, a congressi internazionali, a feste tradizionali e folcloristiche e come spettatori a manifestazioni sportive, inoltre pellegrinaggi, visite a cimiteri di guerra, visite a fiere ed esposizioni. Sono esclusi dalla concessione i motivi esclusivamente turistici e di diporto. Gli stessi passaporti offrono il vantaggio di una tassa notevolmente inferiore a quella dei passaporti individuali: lire 200 per tre giorni

di validità e lire 1000 per il termine massimo di sei mesi.

Il loro rilascio è sottoposto inoltre ad una procedura più semplice e più rapida; tuttavia essa non può derogare ai divieti di cui all'articolo 3 del decreto 31 gennaio 1901, n. 36 riguardante gli incapaci, i condannati a pene restrittive della libertà personale ancora da scontare, i sottoposti a giudizi penali in corso, i perseguiti da mandato di cattura e di comparizione per reati che comportino un minimo di reclusione di un anno, coloro che sono tenuti all'assistenza familiare e infine gli iscritti nelle liste di leva; nè di conseguenza l'autorità può prescindere dai relativi accertamenti, i quali, quando non facilitati dalla produzione della prescritta documentazione: atto di nascita, stato di famiglia, certificato penale e di carichi pendenti, nonchè, per chi di ragione, assenso del coniuge e nulla osta militare, possono anche richiedere del tempo, anzi a ciò sono forse dovute le diffidenze di cui si fa eco la presente interrogazione, ma che, assicuro il senatore interrogante, sono assolutamente ingiustificate.

Ne siano assicurati anche gli organizzatori della partecipazione dei 1500 giovani comunisti al Festival internazionale della gioventù che avrà luogo a Budapest nella prossima estate, ma si tenga da essi al riguardo presente tutto quanto ho detto prima e soprattutto che con lo Stato ungherese non esiste attualmente, a questo riguardo, alcuna Convenzione di reciprocità.

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

TERRACINI. Le preoccupazioni che hanno suggerito la mia interrogazione io mi auguro che si dimostrino per l'avvenire ingiustificate. Ma l'onorevole Sottosegretario per l'interno sa per esperienza quante volte io stesso, personalmente abbia dovuto nel passato importunarlo, perchè quelle preoccupazioni coincidevano allora con remore così snervanti, così lunghe delle pratiche per la concessione dei passaporti, che mi vedevo obbligato per l'appunto a bussare alla sua alta porta, la quale d'altronde sempre si apre a me quando mi vi accosto.

Lo so che la concessione di passaporti collettivi costituisce una facilitazione, ma ciò che occorre ben stabilire è che questa facilitazione spetta a tutti coloro che la richiedono presentando, corredate regolarmente, le domande relative.

Ora, onorevole Sottosegretario, sta di fatto che questo «a tutti» non viene osservato. E mentre le richieste presentate da agenzie turistiche hanno subito corso e in brevissimi giorni, alcune volte in 48 ore, esse ottengono i passaporti, se la richiesta viene presentata da organismi che non lo fanno per fini affaristici e per attività speculativa ma per scopi che hanno però attinenza con la cultura, con lo sport, con la scienza o col turismo, per alcuni gli ostacoli e le remore sono larghi ed abbondanti. Questa è la ragione che mi ha suggerito l'interrogazione. L'onorevole Sottosegretario ha fatto una dichiarazione pregiudiziale: passaporti collettivi possono essere concessi solo se vi è la reciprocità. Perchè questa condizione? Essa è assai strana, perchè indica che il Governo o l'Amministrazione italiana si preoccupano più di assicurare a cittadini di altri Paesi che ai proprii certe facilitazioni. Voi dite: «noi concediamo ai cittadini italiani il passaporto collettivo a patto che il Governo del Paese *x* lo conceda ai propri cittadini». Voi volete cioè imporre a Stati esteri il riconoscimento di un diritto ai proprii cittadini che attualmente non è loro conferito. È assai strano. L'unica obiezione valida che potreste opporre alle mie insistenze dovrebbe essere invece questa: noi concediamo il passaporto collettivo per quei Paesi che non si oppongano a riconoscerne la validità. A questo proposito noi sappiamo allora che non c'è stato Paese, sino ad oggi, che abbia opposto difficoltà ad accogliere cittadini italiani a gruppi nel proprio territorio con l'uso di passaporti collettivi. È dunque senz'altro un eccesso di zelo quello dell'Amministrazione italiana di pretendere la reciprocità. L'Amministrazione italiana intervenga e protesti se un Paese straniero non vuol riconoscere la validità di un nostro passaporto collettivo. Ma se nessuna eccezione viene sollevata, si compiaccia l'Amministrazione italiana nel vedersi riconosciuta una agevolazione che essa fa ai propri cittadini. Mi sembra che alcune cose debbano dunque essere rive-

dute a questo proposito; ma, lo ripeto, bisogna essenzialmente che vi sia una norma precisa.

Onorevole Sottosegretario per l'interno, lei ha parlato molto bene e lei agisce in genere bene. Ma meno bene parlano e meno bene agiscono quei funzionari o personalità del Ministero dell'interno che, quando si sollecita un passaporto collettivo, rispondono, con chiare parole, che questa è una agevolazione che il Ministro può fare a chi vuole, e che, nel caso specifico, il Ministro non intende fare a lei o a coloro che la mandano. Per quale ragione? Le farò un esempio, richiamando un episodio che lei certo ignora perchè non può conoscere tutta l'attività del suo Ministero. Nell'estate scorsa era stato predisposto da un gruppo di organizzazioni giovanili (che non inalberano la bandiera dell'azione cattolica, lo ammetto) una serie di campeggi in Francia, in Austria e in alcune altre nazioni che ora non ricordo. Dopo lungo insistere si ottenne il passaporto collettivo per la Francia, ma per l'Austria lo si è negato e i giovani che avrebbero dovuto goderne non sono andati a fare il loro campeggio. Quale la ragione del diniego ? Questa semplicemente; si disse: sin quando, voi comunisti – perchè vi erano anche dei comunisti fra quei giovani, benchè uniti ad appartenenti a molte altre correnti politiche ed anche, indifferenti politici – sin quando vi recate in Paesi in cui i comunisti sono forti e dominanti, *transeat*, andateci pure – e così, per la Cecoslovacchia il passaporto collettivo era infatti concesso – ma che pretendiate che il Governo italiano, questo Governo, vi conceda facilitazioni di passaporto perchè andiate a dare noia al Santo Governo austriaco, questo non potete pretenderlo ! Passate dunque attraverso la trafila del passaporto ordinario. Il passaporto ordinario non costituisce l'argomento di questa mia interrogazione, ma, fra parentesi, le dirò che, nonostante esista una circolare, che ho sott'occhio, precisa e fatta con giusti criteri di larghezza, in cui si dice che i passaporti ordinari debbono darsi nei venti giorni dalla richiesta, è molto raro che questo termine venga osservato; la norma è generalmente di mesi. Ma ritorno ai passaporti collettivi per insistere che cessi il regime di norme interne dell'Amministrazione per la loro concessione e che venga stabilita una norma che abbia il suggello di una assemblea parlamentare. Per legge si stabilisca che il passaporto collettivo venga sempre concesso quando si risponda a certe condizioni, che non possono essere più severe di quelle relative alla concessione del passaporto ordinario; poichè al contrario, dovranno essere più larghe affinchè il passaporto collettivo risponda al suo scopo.

Comunque, mi compiaccio e la ringrazio, onorevole Sottosegretario, dell'assicurazione che, per i 1500 giovani che chiederanno nei prossimi giorni il passaporto collettivo per recarsi a Budapest in occasione del Festival internazionale della gioventù, non saranno fatti ostacoli. Io le do a mia volta assicurazione che ognuno di questi giovani fornirà tutti i documenti necessari. Ma non uno di più, onorevole Sottosegretario; e spero soprattutto che alla pratica non si alleghi quell'altro documento, così impalpabile ma tanto pesante, che è la valutazione soggettiva di un funzionario o forse addirittura di un membro del Governo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Io non vorrei essere stato frainteso. A proposito dei 1500 giovani, io credo di avere proprio concluso il mio dire avvertendo che con l'Ungheria non esiste attualmente una Convenzione di reciprocità. E se è vero, come è vero, che il Ministero dell'interno può concedere questi passaporti collettivi soltanto per gli Stati con i quali esistono queste convenzioni di reciprocità, noi Ministero dell'interno ovviamente oggi, per l'Ungheria, un passaporto collettivo non potremmo concederlo, se non previo intervento del Ministero degli esteri, il quale deve valutare se nella specie esiste una reciprocità di fatto. Comunque io desidero assicurare il senatore interrogante che le sue osservazioni verranno tenute nel debito conto.

TERRACINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Io non comprendo i termini che l'onorevole Sottosegretario adopera: « si può e non si può ». In base a che cosa, onore-

revole Sottosegretario, si misura questo potere o non potere?

Chi e che cosa può vietarle di fare una cosa se non la sua volontà o la volontà di coloro che amministrano questi affari nel suo Ministero? Se lei invocasse una legge, mi inchinerei; ma lei al massimo può invocare una circolare interna del Ministero, di fronte alla quale assolutamente io non mi inchino. Per evitarci un lavoro inutile, la prego dunque di confermarmi che la pratica per i 1500 sarà senz'altro positivamente risolta. Altrimenti tra pochi giorni sarò costretto a presentare un disegno di legge per far regolare d'autorità dal Parlamento una questione che non può essere abbandonata al beneplacito dei funzionari o dei membri di un certo determinato Governo.

Un'ultima cosa: il Ministero degli esteri non ha mai sollevato difficoltà alla concessione di passaporti collettivi; forse perchè sapeva che c'era poi comunque la trincea invalicabile del Ministero dell'interno. Certo si è che ogni volta che si è fatta una domanda di passaporto collettivo al Ministero degli esteri, questo ha risposto sì, mentre molte volte quello degli interni ha risposto no. Quantomeno, signor Sottosegretario, il Ministero degli esteri a noi ha sempre risposto di avere dato il proprio nulla osta al Ministero dell'interno. E rammaricherei se l'abitudine delle piccole bugie (che agli Esteri è comprensibile per i rapporti internazionali, quando la menzogna è detta a Paesi stranieri per il bene del Paese nostro) fosse ora consuetudine anche nei rapporti con i cittadini italiani ai quali l'Amministrazione ha il dovere di dire la verità.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Mi sono limitato ad osservare al senatore interrogante che il passaporto collettivo per l'Ungheria è oggi subordinato all'assenso del Ministero degli esteri. Questo nell'interesse del Ministero dell'interno.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione degli onorevoli Bardini, Picchiotti, Barontini, Bitossi e Bibolotti, al Ministro di grazia e giustizia «perchè chiarisca per quali motivi ha negato l'autorizzazione a procedere contro il brigadiere di pubblica sicurezza Fiore Rino, il quale il 18 luglio 1948 nei locali della Confederterra di Siena, in occasione di una improvvisa incursione della polizia in quei locali, originata dall'assoluto infondato sospetto che da quella sede fossero stati sparati due o tre colpi di pistola, che si dicevano diretti contro il corteo funebre che partecipava al trasporto delle salme del maresciallo di pubblica sicurezza Virgilio Ranieri e dell'agente di pubblica sicurezza Carlone, ebbe ad uccidere il mezzadro Meiattini Severino fu Pietro con un colpo di moschetto alla regione cervicale. Detta autorizzazione a procedere era stata, in applicazione dell'articolo 16 del Codice di procedura penale, richiesta dal Procuratore generale della Corte di appello di Firenze, appunto perchè ad un certo momento della formale istruttoria, erano apparsi più che sufficienti indizi che facevano dubitare che l'episodio potesse essere frutto dello scatenarsi di bestiali istinti di malvagità e di odio da parte del brigadiere Fiore e dei suoi complici. In tale circostanza furono arrestati e trattenuti cinque mesi in carcere alcuni dirigenti sindacali, risultati innocenti e assolti in istruttoria per non aver commesso il fatto».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cassiani, Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, per rispondere a questa interrogazione.

CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* I gravissimi fatti di Siena sono noti, ma è necessario ricostruirli per dar risposta adeguata all'interrogazione che a quei fatti si riferisce.

La mattina del 18 luglio scorso, dalla Cattedrale di Siena partiva, percorrendo la via del Capitano, l'imponente corteo funebre che accompagnava le bare di due agenti di pubblica sicurezza uccisi pochi giorni prima ad Abbadia S. Salvatore. Ad un certo momento dalla folla partirono grida ostili all'indirizzo del sindaco che partecipava al corteo. Alle grida fecero seguito dei tafferugli e subito dopo alcuni colpi di arma da fuoco esplosi dalle finestre dello stabile adibito a sede della Federterra provinciale. Il fatto produsse violente reazioni da parte della folla e sbandamento del corteo; alcuni agenti dalla strada risposero al fuoco. Intanto la forza pubblica penetrava nei locali della Federterra dopo aver fatto saltare la serratura della porta che rimaneva chiusa malgrado le ripetute intimazioni. Nascoste in un locale adibito a magazzino furono

trovate e tratte in arresto cinque persone che opposero resistenza impegnandosi in una collutazione durante la quale il brigadiere di pubblica sicurezza Papitto fu gettato a terra. Mentre questi si rialzava, un sesto individuo, Meiattini Severino fu Pietro di anni 54, uscito improvvisamente dal magazzino, stava per lanciarsi addosso al brigadiere Papitto, quando sopraggiunse il brigadiere di pubblica sicurezza Fiore Rino, il quale temendo che il collega venisse sopraffatto, con ambedue le mani impugnò il calcio del moschetto del quale era armato ed usandolo a guisa di bastone, vibrò un colpo sulla schiena del Meiattini. Dall'arma che non era in sicura partì accidentalmente un colpo che cagionò la morte del Meiattini.

Si è ritenuto non incriminabile l'operato del brigadiere Fiore, onde il diniego dell'autorizzazione a procedere contro di lui e ciò perchè la situazione, specialmente dal punto di vista soggettivo dell'agente, era tale da giustificare l'intervento in difesa del Papitto. Invero i fatti che avevano preceduto e determinato l'azione di polizia, gravi evidentemente per la loro sostanza, avevano avuto uno svolgimento destinato certo ad influire in maniera decisiva sullo stato psichico dell'agente.

PASTORE. Ma chi è che giudica, i giudici o il Ministero ?

CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia.* Prima l'uno e poi gli altri; la legge italiana è questa, onorevole Pastore !

PASTORE. È la legge fascista.

CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia.* C'è stata sempre questa legge!

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

PICCHIOTTI. Onorevoli colleghi, perchè la memoria non tradisca, io ricordo qui quello che nella seduta del 21 luglio disse il Sottosegretario per l'interno a proposito di questo fatto.

Io riepilogo la storia precisa su carte e documenti ineccepibili, cioè sulla requisitoria del procuratore generale della Corte di appello di Firenze e sulla sentenza definitiva della Sezione istruttoria della Corte di appello di Firenze.

Si diceva allora : «proseguendosi la perquisizione in altro locale, l'ultimo senza finestre adibito a magazzino, vi furono trovate nascoste sei persone che alla intimazione del fermo da parte degli agenti, si ribellarono violentemente causando agli agenti stessi e riportando esse medesime non gravi ferite. Ridotte alla impotenza, cinque di esse furono accompagnate in questura, la sesta, tale Meiattini piombava improvvisamente sugli ultimi agenti rimasti nella camera accanto e ferocemente aggrediva uno di essi; poteva essere fronteggiata da altri dei presenti. Nella violenta colluttazione partiva un colpo dall'arma del brigadiere Fiore che era impegnato nella lotta. Esso colpiva il Meiattini che purtroppo decedeva in autambulanza durante il trasporto all'ospedale ». Ma quello che è sintomatico e decisivo agli effetti della ricostruzione di questo episodio è questo. Diceva il Sottosegretario per l'interno allora che « echeggiarono vari colpi d'armi da fuoco sparati irrefutabilmente da due finestre della sede della Federterra, che ha uffici al secondo piano dello stabile n. 26 in via della Città. Hanno chiaramente visto sparare dalla prima e seconda finestra della Federterra il procuratore della Repubblica, don Giuseppe Colombo, Pascucci Adriano e tanti altri ».

A questo proposito l'onorevole Terracini in quella tornata diceva che questo era un ricorso storico, perchè nel 1921 si erano detti ed apprezzati fatti in questa maniera e diceva allora, con termini che oggi sono divenuti definitivi dall'istruttoria di sei mesi: « dunque molte persone avrebbero visto nuvolette di fumo sortire dalle persiane chiuse della Federterra, ma non è possibile che una rivoltella sequestrata che è di un calibro che non corrisponde a quello della perizia balistica e che non presenta traccia di colpi sparati, abbia sparato in quel momento ». Egli commentava fin d'allora così: « L'onorevole Sottosegretario mi permetta di esprimere il senso di grande sconforto e di viva deplorazione per la presentazione che egli ha fatto del tragico tumulto avvenuto in quella stanzetta senza finestre e buia in cui sarebbero stati sorpresi come in una tana degli assasini »; ed ancora: « c'erano sei uomini chiusi in una camera disarmati ed abbiamo dovuto sentirci dire che essi hanno opposto una resistenza così frenetica da portare perfino ferite e contusioni agli agenti ».

L'onorevole Zoli rincalzava e ribadiva allora le conclusioni del Sottosegretario per l'interno perchè con una ispezione sul posto diceva

che le constatazioni *de facto* e *de visu* erano perfettamente quelle che ci aveva qui riportato allora il Sottosegretario per l'interno e diceva: « Le constatazioni comunicate dal Sottosegretario di Stato per l'interno sono purtroppo completamente esatte. Purtroppo è vero che dalle finestre della Federterra quando è scoppiato quel tumulto al grido di « via il Sindaco » si sono sparati quei tre o quattro colpi che hanno lasciato tracce sui muri di fronte ».

Onorevoli colleghi, vi dico che la probità e la saggezza sono una grande virtù, ma la prudenza è una virtù ancora più apprezzabile. « Se si fosse stati più prudenti non saremmo oggi a constatare la deformazione della verità che proprio oggi sappiamo causata dalle informazioni false, dalle informazioni deviatrici e dalle informazioni inesatte che la Pubblica sicurezza ha date in quel tempo ». Le parole non sono mie, ma del procuratore generale, il quale, contrariamente a quanto risulta dalle indagini della Polizia, dice che occorre subito rilevare che le indagini non sembrano essere state condotte sempre con spirito di serena obiettività. L'istruttoria formale non ha fornito elementi di responsabilità a carico degli attuali imputati nè per quanto attiene alla specifica, nè per quanto riguarda la generica. Questo dice il procuratore generale e, nonostante questa merce avariata fornitaci dalle informazioni false e deformatrici della Pubblica sicurezza, si è negata l'autorizzazione a procedere contro chi – e ve lo dirò fra un momento – risulta indubitabilmente responsabile di omicidio a danno di un povero contadino padre di cinque figli. Basta leggere, onorevoli signori, la requisitoria del procuratore generale il quale vi dice precisamente che dei testimoni che hanno deposto davanti alla Pubblica sicurezza, per esempio, il Pascucci, hanno denegato davanti all'autorità giudiziaria come false le dichiarazioni che gli erano state estorte dalla Polizia giudiziaria e dalla Pubblica sicurezza. Ma la parola decisiva, ma le conclusioni definitive di questo fatto noi le dobbiamo leggere e apprezzare quando sapremo che questa gente che era nella Federterra vi si trovava per ragioni della loro opera quotidiana e necessaria. I testimoni non hanno saputo precisare se le persiane di dette finestre erano aperte o chiuse. C'è chi le ha viste chiuse con le pendoline alzate leggermente; c'è addirittura chi vide gente affacciata alle finestre per ritirarsi prontamente all'inizio della sparatoria. Nè ad avvalorare il sospetto che i colpi fossero partiti da detta finestra si può esser tratti dalla presenza di coloro che vennero trovati nei locali della Federterra ed ai quali viene addebitato il reato. Si ritiene, secondo la Pubblica sicurezza, che la loro presenza in detti locali non fosse in quel momento occasionale e giustificata, ingenerando il sospetto che essi per la loro appartenenza a partiti estremisti fossero stati appositamente convocati dal segretario della Federterra, Falaschi Giuseppe, allo scopo di compiere l'atto criminoso. È rimasto invece accertato che il Castagnini Ovidio è il contabile della Federterra e che egli si era recato quella mattina nel suo ufficio per riferire al Falaschi in merito ad alcune questioni che riguardavano la Federterra. Il Mugnaini apparteneva alla cooperativa annessa alla Federterra e come tale era giustificata la sua presenza negli uffici, tanto più che in quella mattina si era recata a fare acquisti alla cooperativa la dattilografa dell'ufficio, Boschi Delfina con sua madre. Questo è il punto cruciale della discussione.

Quanto al Matteucci, al Giuliani e al Meiattini Severino, membri della commissione di fattoria di proprietà del conte ingegner De Vecchi Fosco, si può attestare, per le indubbie testimonianze del conte De Vecchi, che i tre erano stati convocati per quella mattina alla Federterra dal conte De Vecchi stesso per discutere col segretario Falaschi le condizioni della trebbiatura, giusta accordo preso il giorno precedente dal conte De Vecchi col Falaschi. Risulta inoltre che i tre ricevettero l'avviso di recarsi alla Federterra per il giorno successivo, nella mattinata, dal fattore, e l'avviso lo ebbero la sera precedente. Risulta altresì che i tre quella mattina si recarono di buon'ora negli uffici della Federterra e benchè attendessero che il conte arrivasse, il De Vecchi non andò all'appuntamento, e nemmeno vi andò il suo fattore. Mistero profondo di questa causa!

Venne fissato un ulteriore appuntamento con il Falaschi che disse loro di attendere nell'anticamera della segreteria. È da notarsi

in proposito che l'udienza venne fissata dal Falaschi per l'ora nella quale doveva svolgersi il corteo funebre, ora che era già nota sin dal giorno precedente, ed era noto che alla udienza doveva prendere parte oltre che il conte De Vecchi anche il suo avvocato. Il che vale da solo ad escludere il sospetto prospettato dalla Pubblica sicurezza che possa farsi risalire al Falaschi la responsabilità del fatto criminoso sia come organizzatore che come esecutore. (*Commenti dal centro*).

PASTORE. Il Governo ha dato la versione della Polizia dopo l'istruttoria che ha assolto l'accusato!

TERRACINI. Il Sottosegretario per la giustizia ha detto che gli atti del giudice lui non li conosce.

PASTORE. Preferisce le conclusioni della Polizia! (*Rumori dal centro e da destra. Proteste da sinistra*).

PICCHIOTTI. Ora contro questi sei inermi, ho qui il risultato della sentenza della sezione istruttoria la quale scrive: « Nessuno imputato fu trovato in possesso di armi, nè risulta che ne fosse in possesso ». Che cosa è successo? Questo è il punto decisivo di questa istruttoria. Ci fu un contegno bestiale degli agenti di Pubblica sicurezza, cosa che è dichiarata anche dal tenente dei carabinieri Bosco; io leggo la deposizione di questo tenente. Qui non ci sono segreti! Qui ci sono delle tavole processuali che non possono essere smentite da nessuno. « Un gruppo di agenti – è il tenente Bosco che parla – il 18 agosto 1948 intendeva forzare la porta degli uffici del giudice conciliatore ma io li dissuasi a farlo, sicuro che detti uffici in quel giorno di festa erano rimasti chiusi. Proseguii verso la Federterra e nella prima sala – sentite queste circostanze che sono importantissime – trovai qualche agente, uno o due nella seconda sala, e nella segreteria trovai altri agenti, alcune donne e dei soldati. Gli agenti che trovai nella segreteria e nelle sale adiacenti potevano essere al massimo una mezza dozzina, le donne erano tre o quattro. Io ero accompagnato dal brigadiere dei carabinieri Bracci e dal carabiniere Baldacci. Essendosi reso noto che le donne ed i soldati si trovavano in quelle stanze solo per caso, per esservi saliti durante la sparatoria, in quel momento già cessata, li facemmo uscire dalla sede. Mia intenzione era quella di farli trattenere sull'ingresso della strada per individuarli. Usciti i predetti civili, gli agenti tentarono di aprire la porta che immette nella cooperativa e precisamente quella esistente nella parete di fronte alla finestra. L'unica porta della sala era chiusa. Convinti che nel locale della cooperativa ci fosse qualcuno, gli agenti invitarono a più riprese gli eventuali occupanti ad uscire. Soltanto dopo vari ed energici inviti dalla porta uscirono uno dopo l'altro cinque uomini con le mani alzate. Data l'eccitazione degli agenti per quanto era accaduto fu proceduto al fermo dei cinque suddetti in modo un po' brusco e non escludo che gli stessi, mentre venivano condotti via, siano stati anche percossi ». Con le mani alzate e percossi! Ma sentite ora che parla del Meiattini. Egli dice che fece caso al Meiattini « disteso a terra, non morto nell'ambulanza, ma assassinato sul posto dopo lo sparo. Egli aveva dietro la giacca, il corpetto, la camicia stracciati, anzi sdruciti ».

Questi i fatti, onorevoli senatori. Che cosa è successo dopo? È successo che quando sono entrati dentro hanno incominciato a sparare colpi di moschetto e quei disgraziati inermi che sentivano questa sparatoria hanno visto che un soldato si era rifugiato, dopo gli spari, nell'interno. Era il soldato del 22° fanteria Cella Mario, il quale racconta: « La porta si spalancò, entrarono degli agenti ed uno di questi mi dette subito un pugno in un occhio ed un colpo con il calcio del moschetto ». Colpirono anche un soldato! Non solo, ma vi sono anche due feriti col calcio del moschetto alla testa. Essi sono il Falaschi ed un suo compagno.

Onorevoli senatori, questa è la verità delle cose, che oggi è venuta a risultare nel modo più assoluto.

Ci fu questo povero vecchio, che la perizia dichiara cadente, con radi capelli bianchi, alto un metro e sessantaquattro, il quale inerme, solo, chiamato forse proditoriamente quella mattina nella sala del convegno della Federterra, si vide venir addosso questi energumeni. E si dice che egli abbia usato violenza! Ma queste sono cose da raccontarsi ai bambini per trastullo! Come si pretende narrare il fatto? Nientemeno che così: che un povero uomo,

solo, alla mercè del destino e della disavventura si sarebbe rovesciato contro questi agenti furiosamente armati, entrati nel modo come vi ho detto; ed il vicebrigadiere, temendo solo per il suo collega, di fronte ad un uomo inerme e vecchio cadente, gli ha dato un colpo con la canna del moschetto sopra le spalle a mo' di clava. La perizia esclude che ci sia una sola contusione nel corpo del Meiattini e che il colpo sia partito inavvertitamente.

Onorevoli colleghi, è una cosa così miserevole questa, per la quale, se mi dovessi intrattenere a leggere la perizia voi sentireste che è stato esaminato il moschetto che è in piena efficienza, e che per far sparare quel moschetto ci vogliono due colpi di arresto con l'indice messo sopra il grilletto. Ad ogni modo il colpo è stato sparato a 10-15 centimetri, e ciò è risultato dalla perizia, il che vuol dire una cosa sola, che il colpo è stato sparato al collo e alla nuca in modo che questo disgraziato è caduto in un lago di sangue. Questo è il risultato definitivo e non è possibile, data la posizione nella quale si descrive la ferita, che il fatto sia potuto avvenire come ce lo hanno indicato. Ora di fronte a questa dimostrazione, chiara, solare, cristallina di un omicidio anche il Procuratore generale deve aver sentito l'enormità di questa cosa.

Ebbene a questo punto concludiamo. Non ci meraviglia più l'assoluzione del principe Borghese se si lasciano questi agenti avvalersi di un articolo che è solamente degno dell'epoca fascista e di cui noi invocheremo la soppressione dal Codice di procedura penale. Queste conseguenze si determineranno necessariamente, finchè un omicida impunito irride ad un cadavere di un uomo che ha lasciato cinque figli i quali non vogliono vendetta, ma giustizia. Questo si chiama esaltare il male ed umiliare il bene; questo si chiama rendere ridicola quella epigrafe che è in tutti i tribunali: « La giustizia è uguale per tutti ». E noi non vogliamo che questa frase divenga davvero una beffa. (*Vivi applausi da sinistra. Congratulazioni*).

CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Debbo dire solo che nè le notizie che ho offerto oggi al Senato, nè tanto meno il diniego che oggi si lamenta, per l'autorizzazione a procedere, hanno origine da alcun rapporto di pubblica sicurezza. Le mie notizie e il provvedimento oggi lamentato traggono origine da risultanze specifiche a cui si è arrivato dopo cinque mesi di dura e faticosissima istruttoria in data 28 ottobre 1948.

PASTORE. Dove è l'indipendenza della Magistratura? (*Clamori altissimi, proteste*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Berlinguer al Ministro di grazia e giustizia:

« Per conoscere come egli spieghi la sua circolare alle Procure generali della Repubblica in data 4 ottobre 1948, n. 3584, con la quale si suggeriscono alla Magistratura criteri interpretativi sulla questione se la pistola « Beretta » calibro 9 possa considerarsi o meno arma da guerra, e ciò dopo che numerose sentenze e larga parte di dottrine si erano già espresse in senso negativo; e come possa conciliare questa interferenza sulla libertà di giudizio dei magistrati col rispetto alla loro indipendenza e con l'osservanza dell'articolo 104 della Costituzione ».

Analoga interrogazione rivolgono i senatori Picchiotti, Mariani e Sinforiani al Ministro di grazia e giustizia: « per conoscere quali sono stati i motivi che lo hanno indotto ad emanare la circolare 4 ottobre 1948 in ordine alla interpretazione da darsi alla pistola « Beretta » calibro 9 per la classificazione di arma da guerra, anche in considerazione che l'Autorità giudiziaria, dopo quella circolare, si è orientata verso la tesi del Ministro, mentre antecedentemente dottrina e giurisprudenza erano per lo meno divise e contrastanti ».

Trattandosi di argomento affine, le due interrogazioni avranno un unico svolgimento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cassiani Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia per rispondere a queste interrogazioni.

CASSIANI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.*

Osservo agli onorevoli interroganti che con la circolare n. 3584 del 4 ottobre 1948, il Ministero della giustizia, essendogli stato pro-

spettato che qualche pretore aveva posto in dubbio che le pistole automatiche di calibro superiore a 7,65, e più particolarmente la pistola «Beretta» calibro 9, nonostante la comprovata loro efficienza balistica, fossero da classificare tra le armi da guerra, si limitò ad esprimere al riguardo il proprio punto di vista, peraltro in tutto conforme a precedente decisione di principio della Corte suprema di cassazione, sentenza del 4 febbraio 1947 e, data la particolare rilevanza della questione ai fini del disarmo della popolazione, a richiamare su di essa l'attenzione della Magistratura di merito e mi pare che tutto questo il Ministero abbia fatto in una forma che non merita censura. Infatti io ho qui la circolare: essa si richiama all'articolo 33 del Regolamento approvato con decreto 6 maggio 1940 il quale dispone che sono armi da guerra, ai sensi dell'articolo 28 della legge, le armi di ogni specie che possano essere destinate per l'armamento delle truppe nazionali o straniere. La circolare si esprime testualmente così: «Si prega di portare quanto sopra a conoscenza delle dipendenti autorità giudiziarie perchè, in piena indipendenza di giudizio, possano tener conto degli argomenti sopra esposti nella decisione delle controversie portate al loro esame». È una forma che ha consentito al Ministero della giustizia di assolvere il compito di seguire l'andamento dell'Amministrazione della giustizia in tutto il Paese, come deve fare, senza peraltro menomamente intaccare la indipendenza del potere giudiziario.

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

BERLINGUER. Onorevoli colleghi, è veramente increscioso che da due giorni, ieri ed oggi, dinanzi al Senato si debba trattare il problema del funzionamento della giustizia in Italia; e mi duole che oggi noi dobbiamo registrare e deplorare un nuovo episodio di palese interferenza del potere esecutivo sulla libertà di giudizio della Magistratura. Dobbiamo registrarlo in tema di una legge che è particolarmente cara al Governo, quella sul controllo delle armi. Voi ricordate che quando quella legge è stata discussa in questa Assemblea, da tutti i settori, ed anche da parte di coloro tra voi che, adducendo un molto opinabile motivo di urgenza, decisero di approvarne il testo così come ci veniva dall'altro ramo del Parlamento, da parte di tutti, ripeto, fu criticata l'iniquità delle sanzioni di quella legge, l'empirismo che regolava le sue norme, la sua imperfezione sotto il profilo tecnico-legislativo, l'anticostituzionalità della sua procedura poliziesca, la pluralità di casi i più disparati colpiti tutti dalle stesse pene spietate che toglievano ogni libertà di valutazione ai giudici in quanto li vincolavano a non concedere mai la libertà provvisoria, a spiccare sempre il mandato di cattura, a non poter concedere, neppure nei casi più pietosi, la condizionale.

Ebbene quella legge è, come vi dicevo, particolarmente cara al Governo. E parlando al Senato, devo, a conferma di questo mio rilievo, rievocare anche un altro episodio. Fu proposta una legge di delegazione per l'amnistia e per il condono ed io ebbi l'onore di esserne, oltre che il proponente, il relatore per designazione unanime della Commissione quando la proposta ci fu rimandata dalla Camera; noi avemmo, allora, assicurazioni formali dall'onorevole Guardasigilli che il condono sarebbe stato applicato con la massima larghezza. Che cosa è accaduto invece? A distanza di due giorni dalla pubblicazione (al n. 301 della «Gazzetta Ufficiale») della legge di delegazione del Parlamento al Capo dello Stato, in cui si chiedeva o meglio si esigeva (perchè il Parlamento è veramente sovrano anche per queste deliberazioni) che il Presidente della Repubblica emanasse una legge di amnistia e condono in determinati limiti, a distanza di due giorni, nel n. 302 della stessa «Gazzetta Ufficiale», apparve questa legge di amnistia e condono contenuta in limiti assolutamente arbitrari, infinitamente più ridotti di quelli che aveva fissato il Parlamento.

Ed oggi noi abbiamo la conferma che il Governo vigila e cura ogni dettaglio nell'applicazione di quella legge di rappresaglia politica che gli è particolarmente cara. Ne cura ogni dettaglio proprio perchè tutti noi sappiamo che la Magistratura è restìa ad applicarla nelle forme così drastiche che il Governo desidererebbe.

Dirò di più; talvolta è restia, a certe direttive di arbitrio, persino la Polizia giudiziaria, tanto

che, per esempio, a proposito della questione se la pistola «Beretta» calibro 9 debba considerarsi arma da guerra o non, è intervenuta dapprima una circolare della Direzione generale di pubblica sicurezza ai prefetti, in data 24 marzo 1948, in cui perentoriamente si dettano gli stessi criteri che vengono più tardi suggeriti dalla circolare del Ministro della giustizia. E sia pure che un Ministro dell'interno possa dettare delle norme interpretative ai suoi prefetti; ma è estremamente grave e intollerabile che altrettanto avvenga ad opera del Ministro della giustizia per la Magistratura. Ci dice oggi l'onorevole Sottosegretario che si tratta di istruzioni che non incidono sulla indipendenza del potere giudiziario e che trattasi di una circolare cauta e misurata. Io sostengo, anzitutto, risolutamente, che mai, nè in forma cauta nè in forma di imposizione, circolari interpretative delle leggi possano essere diramate dal potere esecutivo a quello giudiziario; comunque questa circolare è tutt'altro che espressa in forma cauta. Permetteremi di leggervene alcuni brani: «È stato posto in dubbio, ed in qualche caso anche da parte di organi giudiziari (i quali spesso avevano risolto la questione in senso diverso) che si possa profilare l'ipotesi di illecita detenzione di arma da guerra nel caso di pistola automatica di calibro superiore al 7,65 e più particolarmente della pistola di calibro 9. Tale tesi, a giudizio di questo Ministero, non sembra esatta. Si ritiene opportuno infatti chiarire al riguardo che allorchè trattasi di «Beretta» calibro 9, arma assegnata in dotazione alle forze armate dello Stato, la questione è risolta ecc.».

E, più oltre, si soggiunge: «In conseguenza di ciò le circolari impartite in proposito dai vari Ministeri interessati non possono essere considerate illegittime perchè, a parere di questo Dicastero, interpretano fedelmente la volontà della legge».

Quali sono, onorevoli colleghi, le circolari impartite dagli altri Ministeri? Non ve n'è che una. La circolare del Ministero degli interni che il Ministro di grazia e giustizia fa propria e dirama, così come era stata diramata ai prefetti, ai questori, ai comandanti dei carabinieri, anche ai magistrati quasi che questi si dovessero sottomettere alla sua volontà. È vero, onorevoli colleghi, che in questa circolare si soggiunge – l'ha ricordato l'onorevole Sottosegretario –: «Si prega di portare quanto sopra a conoscenza delle dipendenti autorità giudiziarie perchè, in piena indipendenza di giudizio possano tenere conto degli argomenti sopra esposti nella decisione delle controversie portate al loro esame».

Ma, che cosa dunque volete che il Ministro di grazia e giustizia dicesse? Forse: impongo i miei argomenti? Non era possibile che arrivasse a tanto! Ma la Magistratura ha antenne raffinatissime per percepire i desideri e i criteri interpretativi del Ministro.

Di quale natura sono i criteri interpretativi suggeriti in questa circolare? Di natura giuridica? ed allora, se si tratta di un punto di diritto è il giudice che ha facoltà esclusiva di risolverlo interpretando le leggi. Di natura tecnica? E che significherebbe di natura tecnica? Immaginate voi che un giorno, per esempio, in tema di scienza psichiatrica il Ministro di grazia e giustizia diramasse una circolare alla Magistratura in cui si dicesse che l'epilessia, anche nel periodo preaccessuale o postaccessuale, deve sempre considerarsi come causa di un vizio totale di mente? No. I giudici hanno la possibilità e il dovere di consultare altre leggi, decisioni giurisprudenziali, organi tecnici, periti, senza soggiacere ai suggerimenti del potere esecutivo. Ed è proprio attraverso interferenze, pressioni, direttive settarie dal centro, comunque camuffate, che si va consolidando e inasprendo quel clima di cui si è parlato ieri, nel quale si è resa possibile la liberazione del principe Borghese, di Roatta o di altri criminali colpevoli di esecrandi delitti comuni e di collaborazione col nemico, un clima in cui imperversano le rappresaglie contro i partigiani. (*Commenti animati*).

Evidentemente si comprende troppo bene in taluni settori della Magistratura ciò che è gradito e ciò che è sgradito al Governo. (*Interruzioni*).

Ma preferisco concludere cogliendo quella frase della circolare cui si è riferito l'onorevole Sottosegretario. Egli ha detto che nella circolare . . .

D'INCÀ. Probabilmente anche lei in quanto avvocato si servirà di quella circolare. Tutti gli avvocati si servono di circolari.

BERLINGUER. Io mai. Le circolari di questo genere imperversavano nel periodo fascista. (*Commenti*). Lei onorevole collega desidererebbe che la giustizia funzionasse a suon di circolari; è questa la sua teoria?

Dicevo, dunque, che vorrei cogliere, per concludere, proprio quella frase untuosa e ipocrita della circolare in cui si parla d'indipendenza di giudizio, e vorrei che soltanto quella frase cogliessero i magistrati. La loro condotta può essere una pietra di paragone che determini nella coscienza pubblica il credito o il discredito per la Magistratura. Credano dunque, i giudici, malgrado tutto, alla sincerità di quella frase e giudichino liberamente così come è accaduto proprio in questi giorni a Pisa dove la circolare vessatoria del Ministro non ha trovato aderenza nel giudizio di un sereno tribunale proprio per quanto riguarda il caso in esame, la pistola «Beretta» calibro 9. I magistrati affacciano giuste rivendicazioni di autonomia del potere giudiziario; le conosciamo attraverso il congresso di Firenze, a cui ho avuto anch'io l'onore di presenziare, e dalla lettura della rivista «La Magistratura». Diano essi prove rassicuranti della loro indipendenza. Io vorrei che mai, sul giudizio dei nostri magistrati, pesassero quelle parole che i farisei rivolgevano a Pilato: «Se tu assolverai questo uomo non sarai più considerato amico di Cesare».

È perciò che non posso dichiararmi soddisfatto. (*Applausi da sinistra, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Le interrogazioni sono esaurite.

Rinvio d'interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Fiore al Presidente del Consiglio dei Ministri ed ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale. Su richiesta dell'interpellante è rinviata ad altra seduta.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento».

È iscritto a parlare il senatore Cappa. Ne ha facoltà.

CAPPA. Onorevoli colleghi, sono stato in forse se intervenire con osservazioni e con qualche critica in questa discussione, e ciò per varie ragioni. Prima di tutto perchè fui proprio io a richiamare l'attenzione sulla crisi dell'industria cantieristica, arrivata ad un punto acuto nell'estate del 1947 e sull'urgenza fin d'allora della necessità dell'interessamento e dell'intervento statale. In secondo luogo perchè provvedimenti in merito, concretati in due disegni di legge, io ebbi a proporre al Consiglio dei Ministri, di cui allora facevo parte, ottenendone, il 3 maggio 1948, l'approvazione e il rinvio al Parlamento. Ancora — e questo tengo sinceramente a dichiarare — perchè non intendevo, nè intendo, creare difficoltà di sorta all'attività di questo Gabinetto e nemmeno a quella specifica del ministro Saragat, il cui personale atteggiamento, assunto coraggiosamente in un momento risolutivo dell'indirizzo del socialismo italiano, ebbi sinceramente ad apprezzare quale efficace concorso al consolidamento del regime ed all'affermazione del metodo democratico nella lotta politica del nostro Paese. (*Commenti da sinistra*) In ultimo, ero in dubbio se intervenire nella discussione per le incertezze diffuse e qui riproposte da oratori di parti diverse, dal senatore Ferrari al senatore Battista, che l'introduzione di eventuali emendamenti del Senato al disegno di legge possano provocare l'acuirsi della disoccupazione delle maestranze cantieristiche, i quali dubbi già indussero la 7ª Commissione permanente, che ha diligentemente esaminato e discusso il disegno di legge, concludendo unanimemente per emendarne alcuni articoli, ad invece trascurare poi questa decisione, rinunciando con votazione di maggioranza a sostenere gli emendamenti da essa già approvati.

Ma ho superato queste incertezze anche se, per la prima volta, non mi sono trovato d'accordo con la maggioranza della Commissione che ho l'onore di presiedere, e con i membri della quale abbiamo sempre compiuto, in perfetta collaborazione, un lavoro diligente di delibazione e di deliberazione legislativa.

Mi sono invece deciso ad intervenire per queste ragioni: Primo, per la massiccia im-

portanza dei provvedimenti che ci stanno dinanzi: 90 miliardi di spese, che diventeranno forse più di 100, contemplanti 34 miliardi di contributo dell'Erario, oltre notevoli facilitazioni ed esoneri fiscali. La legge, pertanto, è di una importanza veramente notevole anche dal punto di vista finanziario. E, ancora, per la convinzione che eventuali emendamenti del Senato non ritarderebbero gran che l'inizio dei lavori per evidenti ragioni di ordine e di procedura tecnica, perchè, in realtà, la preparazione di quanto necessario alle proposte, ai disegni ai finanziamenti, alle costruzioni navali è già in corso E su questa convinzione mi permetto di insistere.

Infine ritengo dover manifestare francamente l'opinione che non mi sembra essere giusto che il Senato sia posto dinanzi alla necessità del fatto compiuto, e sia tenuto a mettere un'altra volta lo spolverino a quanto deciso nell'altra Camera. Doveva, semmai, il Governo rendersi parte diligente, urgendo di più la presentazione al Parlamento e la discussione tempestiva di questo disegno di legge.

Ciò premesso, avverto però che io non formulerò emendamenti, anche per un riguardo al parere con cui la mia Commissione si è pronunciata Avvalendomi tuttavia della piena libertà di azione che a ciascun suo membro è stata lasciata, mi limiterò a esporre i punti principali e fondamentali delle mie obbiezioni ad alcuni articoli della legge come rimasero formulati nell'edizione sottopostaci.

Mi auguro però che l'onorevole Ministro voglia accettare un ordine del giorno che ho proposto, e che il Senato lo approvi perchè quanto meno, sia nella formulazione del regolamento, sia nella pratica attuazione dei provvedimenti, egli possa e debba eliminare o ridurre quegli inconvenienti per i quali sono costretto a formulare molte riserve

Parlerò così, senza preconcetti e con tutta obbiettività, esprimendo le mie preoccupazioni per assolvere, in piena e assoluta indipendenza da qualsiasi particolare interesse, a ciò che ritengo un dovere per il buon funzionamento dell'istituto del controllo parlamentare, soltanto ispirato — come sono — dal desiderio di servire il Paese e di essere utile alla attività industriale cui la legge vuole sovvenire e a quelle iniziative marittime che vorremmo incoraggiare.

Onorevoli colleghi, non è una novità questa dell'intervento statale nelle costruzioni navali e dei provvedimenti miranti ad incoraggiare il progresso della nostra Marina mercantile Io non starò qui ad elencarvi tutta la serie di provvidenze che dall'unità d'Italia ed anche prima furono decise in favore sia dei cantieri, sia dell'armamento nazionale. Possiamo risalire in questi interventi statali addirittura alla legge Scialoia del 1866, la quale dava allora un premio di due lire — pensate, due lire! — per tonnellata di costruzione in legno Poi venne la legge Sella del 1872, che favoriva l'importazione di macchine marine e poi successivamente la legge Cairoli del 1878, e la legge Grimaldi del 1879. Veniva successivamente una iniziativa legislativa fondamentale di incoraggiamento alle costruzioni, la legge Brin del 1885, che aumentava notevolmente la contribuzione statale alle navi sia in ferro che in legno, soprattutto alle navi in ferro. Segue ancora la legge Magliani e, finalmente, una nuova legge Brin del 1896 che consegue un rapido aumento del tonnellaggio in un clima rispondente alle migliori condizioni economiche raggiunte dal Paese. Si sale così dalle 15 mila tonnellate del 1888 alle 63 mila tonnellate del 1900 di costruzioni navali annue. Comincia poi la decrescenza, e allora cominciano i provvedimenti politici di emergenza suggeriti dalla necessità di puntellare quasi anno per anno l'industria delle costruzioni marittime, i quali provvedimenti finiscono per essere più dannosi che utili all'industria e all'attività considerate

Dopo la prima guerra mondiale abbiamo il decreto Nava del 1919 per la ricostruzione della flotta. Ma la crisi dei cantieri navali eccedenti al fabbisogno — proprio non dissimile da quella attuale — si manifesta successivamente e rapidissimamente, provocando pressioni cantieristiche per aiuti statali. Abbiamo il decreto Bellotti del 1921 che dà sussidi alle costruzioni; poi ancora il decreto Revel. E, finalmente, succede una nuova legge fondamentale, quella del ministro Ciano del 1926 Allora era facile più che non sia oggi, onorevole Saragat, fare approvare un provvedi-

mento.. ed il ministro Ciano presentò e fece varare il suo piano della validità e durata di 12 anni con notevoli impostazioni in bilancio pei relativi esercizi.

Il rinnovamento qualitativo della nostra flotta comincia in realtà con la legge Ciano del 1926 soprattutto per quello che riguarda la flotta passeggeri, le navi transoceaniche; abbiamo un altro decreto Ciano del 1929 e uno del 1934 In questo periodo ci si mette però sulla strada della impostazione di naviglio che mira anche ad un desiderio di prestigio politico, e da parte del Governo di allora si incomincia a premiare la velocità delle navi. Non si dà tanta importanza alla economia dei trasporti quanto alla velocità delle navi, con le conseguenze del dissesto delle intraprese marittime di linea che abbiamo lamentato poco prima dell'ultima guerra.

Poi, esaurita la legge Ciano del 1926, succède un'altra legge fondamentale che, come quella Ciano, continua sulla via di una grande ricostruzione del tonnellaggio marittimo· la legge Benni del 1938 che stanziava già cento milioni fino all'esercizio finanziario del 1946-47 e 50 milioni per l'esercizio finanziario 1947-48 Un nuovo stanziamento di 5 miliardi veniva fatto nel 1946 per incrementare la ripresa delle costruzioni dopo le distruzioni causate dalla guerra; e infine un decreto del giugno 1947, che ebbi l'onore di firmare, aggiornava la legge Benni « fino a quando non fosse altrimenti stabilito ». Quali siano queste distruzioni è inutile ripeterlo· è stato già esposto diffusamente nella mia relazione al bilancio della Marina mercantile nell'autunno scorso e fu illustrato nel mio discorso e in quello dell'onorevole Ministro; ed è ancora ricordato ora nella relazione del collega Casardi. Voi sapete che i nove decimi del tonnellaggio di linea venne distrutto, che una grande parte del tonnellaggio secco e liquido è andato perduto durante il conflitto.

Ho voluto far presente i precedenti della legge perchè non si creda che l'attuale provvedimento sia una cosa nuova, come erroneamente pensano certuni, contrari all'industria cantieristica e che credono che una nave che scende in mare significhi dei milioni gettati in mare — e ve ne sono molti in Italia e anche al Governo... — L'Italia ha sempre sentito lo stimolo delle costruzioni navali; il nostro popolo ebbe sempre la sensazione, anche se non precisata, che grande parte del suo avvenire e dello sviluppo della sua economia doveva ricercarsi nel mare e sul mare.

Dopo la guerra del 1945 si è presentata una grave crisi nei nostri cantieri, crisi derivata dal complesso eccessivo di grandi scali che possedevamo, rimasti senza la possibilità di proficua continuata utilizzazione Prima della guerra, una grande parte, una buona parte dell'industria cantieristica trovava alimento nelle costruzioni militari, perchè la marina militare contribuiva notevolmente a tener viva la industria cantieristica colle sue ordinazioni e, spesso, più di quanto non facesse l'armamento mercantile, anche perchè, le navi di squisita qualità, quali sono le navi da guerra, rendevano necessaria una maggiore spesa. Queste navi sono costose perchè richiedono una quantità di apparecchi complicati ed una lavorazione più perfezionata. Con la fine dell'ultima guerra il Governo ha cessato queste ordinazioni e quindi gli scali — che erano in eccedenza pure quando la marina militare dava ordinazioni (perchè noi non abbiamo mai avuto una produzione pari alla capacità costruttiva dei nostri cantieri) — si sono trovati in grande sovrabbondanza, restandone molti del tutto inutilizzati. È mancata poi la spinta a costruire per l'armamento privato perchè non c'era più il contributo dello Stato per queste costruzioni coll'esaurimento o colla svalutazione delle assegnazioni in bilancio della legge Benni.

Ora, onorevoli colleghi, bisogna avere il coraggio di vedere le cose come stanno, nella loro realtà, e ciò tanto per coloro che vogliono l'intervento statale, quanto per coloro che sono contrari a questo intervento. I cantieri italiani non sono in condizione di poter lavorare senza un intervento dello Stato e le ragioni, non se lo abbiano a male i colleghi della sinistra, sono varie e molte. Prima di tutto l'abbondanza degli scali: 58 scali per navi superiori alle 10 mila tonnellate di portata, con una organizzazione che, salvo alcuni cantieri meglio attrezzati, avrebbe bisogno di essere rimodernata. Ma noi non possiamo pretendere

che l'industria cantieristica faccia delle spese ed impegni capitali ove sia costretta, come oggi è costretta, a lavorare in perdita. Voi non troverete un privato che ponga un capitale in una industria quando sa che è fatalmente passiva. Altra causa notevole è quella della mancanza e del costo delle materie prime. Nell'immediato dopoguerra mancarono i metalli necessari per costruire. Ora persiste l'alto costo di questi materiali; i prodotti siderurgici costano in Italia molto più che non in Inghilterra. Quindi i nostri cantieri si trovano in partenza, oltre che per altre ragioni di organizzazione, a lavorare in perdita, poichè il costo della nave è costituito, dal 40 % per le navi da carico e dal 50 % per le altre navi, dalle spese dei materiali necessari.

Vi sono poi altre ragioni, che sono state ripetute anche dalla nostra Commissione: e questo accenno ha dato luogo a polemiche. La relazione del collega Casardi accenna francamente alla pletora della mano d'opera ed al suo scarso rendimento. Non si possono per demagogia negare i fatti, dal senatore Borromeo giustamente precisati, che il minore rendimento attuale della mano d'opera cantieristica non deriva *sic et simpliciter* dalla minore capacità o attività di produzione dell'operaio italiano in confronto degli operai inglesi, ma particolarmente dalla condizione dei molti cantieri che si trovano ad avere delle maestranze in numero superiore al fabbisogno delle ordinazioni, poichè i nostri cantieri hanno dovuto, nell'immediato dopo guerra, fare quello che purtroppo hanno fatto tante altre aziende: esercitare un po' opera di assistenza. Lo Stato ha costretto i cantieri, come altre industrie, ad assumere reduci, partigiani, disoccupati ecc. Era un'opera di solidarietà sociale, lo comprendo, ma questa opera di solidarietà sociale ha pesato su tutta la produzione rendendola antieconomica.

Siamo di fronte al problema politico-economico del momento! Le aziende sono tenute a esercitare opera di assistenza sociale o devono fare della produzione? Io comprendo bene che lo Stato intervenga a favore dei disoccupati: sarebbe inumano, sarebbe politicamente impensabile che lo Stato abbandonasse i disoccupati alla loro sorte senza lavoro e senza pane. Ma ritengo grave errore, dal punto di vista della produzione e dal punto di vista economico, che lo Stato gravi sulla produzione nazionale con degli oneri che non hanno niente a che fare con essa. Lo Stato — ritengo — dovrebbe altrimenti provvedere con più cospicui interventi di assistenza sociale, fra cui con sussidi di disoccupazione più efficienti, ma non continuando a gravare la produzione con mano d'opera in eccesso, che la obbligano ad alti costi incompatibili con la esportazione Non so se ho reso chiaramente il mio concetto· spero che sì.

Tra questa mano d'opera sovrabbondante, i cantieri hanno assunto anche degli operai che non erano specializzati Ecco perchè, onorevole Ferrari e colleghi della sinistra del Senato, noi siamo costretti ad ammettere, come è risultato dalle indagini che il Ministero della marina mercantile a suo tempo ha fatto eseguire, che in realtà il rendimento della mano d'opera italiana è oggi inferiore almeno del 20 per cento al rendimento della mano d'opera inglese. E inferiore non tanto per colpa delle maestranze quanto per colpa della situazione di fatto, che si è venuta inopinatamente a creare E questa sovrabbondanza della mano d'opera e conseguente suo minor rendimento economico pesa sul costo di produzione Donde, considerando anche le spese generali che rappresentano il 220, 230 per cento di quelle dei cantieri inglesi, per tutte queste cause si arriva alla conclusione della Commissione tecnica costituita al Ministero della marina mercantile, che il costo della produzione cantieristica italiana è dal 30 al 40 per cento superiore al costo di quella inglese. È massima per le navi secche, le navi da carico, le petroliere; è un po' minore, pur arrivando al 30 per cento, per le navi passeggeri in quanto sulle prime grava più il caroprezzo dei materiali siderurgici.

CAPPELLINI. Questo significa che gli operai inglesi guadagnano di più degli operai italiani.

CAPPA. La situazione è quella che è. Evitiamo tutte le frasi di occasione, cerchiamo di vedere un po' se possiamo concludere qualche cosa di concreto con queste nostre discussioni. Tanto i giornali daranno poca importanza sia

al mio discorso che alla sua interruzione. Lei avrà notato, onorevole collega, che la stampa politica si occupa pochissimo della nostra Marina mercantile. Possiamo parlare quindi in confidenza, tra di noi, perchè fuori di qui ben pochi apprenderanno quello che abbiamo detto. (*Commenti*).

Voglio in proposito fare osservare che lo Stato — e ancor più se fosse uno Stato socialista — è particolarmente interessato alla crisi dei cantieri. Nei comizi, nei giornali si parla di favori ai capitalisti dei cantieri che non sanno il loro mestiere. Ma, amici miei, l'80 per cento dei cantieri italiani è ormai gestito indirettamente dallo Stato ed essi alla fine della quindicina non saprebbero come pagare gli operai se non intervenisse il Ministero del tesoro.

Voce dalla sinistra. La colpa è del Governo.

CAPPA. Qualche anno fa al Governo c'era vate anche voi: il Ministro dell'industria era uno dei vostri. Ma io parlo senza nessun preconcetto verso alcuno e voglio esaminare la questione come se fossimo in una amministrazione di famiglia.

Il problema dei cantieri — ha detto il Ministro Saragat nell'ultima discussione al Senato — sta sul tavolo da decenni e non si può risolvere adesso, ma è necessario tamponarlo momentaneamente. La grave crisi di questa industria ha un'altra volta richiamata l'attenzione dell'opinione pubblica nell'estate del 1947. Ci fu un memoriale dell'« Assonave », cioè dell'Associazione dei cantieri nazionali, che ha fatto presente di essere in *deficit*, allora, di circa quaranta miliardi. Non credo che questa cifra fosse esatta, ma il *deficit* poteva aggirarsi fra i trenta ed i trentacinque miliardi. Essa dichiarava di non poter andare avanti. A mettere proprio il dito sulla piaga venne la richiesta della garanzia dello Stato per le commesse estere. I nostri cantieri, quelli di Monfalcone, di Trieste, di Ancona e, mi pare, di Taranto, si erano volti alle commesse estere, data la mancanza di ordinazioni nazionali. Nelle contrattazioni per la costruzione di navi, che esige una lavorazione di due o tre anni, non è possibile pretendere che il cantiere anticipi tutta la somma necessaria. Quindi, è norma il versamento di acconti sull'importo della commessa. I committenti esteri pagavano in valuta estera, ma esigevano la garanzia dello Stato, e cioè l'impegno dello Stato, in caso di mancata esecuzione della costruzione, di rimborsare gli acconti versati.

Per la verità non si è mai dato il caso di un cantiere che non abbia mantenuto l'ordinazione. Quindi questa garanzia costituiva più una formalità che altro. Ma non molti capirono quali fossero la vera sostanza e le conseguenze di questa garanzia e ci fu una levata di scudi sui giornali e anche al Consiglio dei Ministri. Io allora presi partito perchè lo Stato desse la garanzia a queste commesse estere, almeno per una parte: e impostai, nell'occasione, il problema del costo della produzione cantieristica.

Nel febbraio 1948 nominai una Commissione presieduta dal professor Fea, che è uno specialista in materia di costruzioni navali. Fu costituita una Commissione ristrettissima. Per fortuna non trattavasi di una Commissione nominata attraverso una legge, perchè allora avrebbero voluto entrarvi i rappresentanti di tutti i dicasteri e di tutte le categorie più o meno interessate, e... ne attenderemmo ancora le conclusioni. Alla Commissione così formata diedi il preciso incarico di fare una rapida indagine sulla situazione dei cantieri nazionali e di proporre provvedimenti di emergenza i quali dessero loro un po' di alimento, un po' di ossigeno, la possibilità di andare avanti inquantochè tutte le costruzioni in corso erano per esaurirsi. L'80 per cento dei cantieri stava per mettersi a girare a vuoto, a carico dello Stato per la fine del 1948. Io pensai allora, come lo pensavano i miei collaboratori, che invece di far costruire navi per l'estero dandole a committenti esteri col regalo del 40 per cento sul costo reale, meglio valesse che restassero in Italia a servizio dell'armamento nazionale, bisognoso di tonnellaggio nuovo. La Commissione, nominata nel febbraio del 1948, stese la relazione in marzo e venne alla conclusione, cui ho accennato, relativa ai costi della produzione dei nostri cantieri e confermando la necessità di provvedere ad assicurare loro del lavoro, ma anche sottolineando l'opportunità che, mentre così si sarebbe favorito il rinnovamento della nostra Marina mercantile, si dovessero costringere i

cantieri a migliorare le loro condizioni di lavoro. La relazione su questo punto parlava molto chiaramente. ammoniva, infatti, che a questa rinnovata azione dello Stato doveva far riscontro un progresso nella organizzazione economica e tecnica dei cantieri e delle industrie che collaborano con essi, in modo che i costi diminuissero e il sacrificio dello Stato venisse ridotto alla misura minima onestamente necessaria.

Onorevoli colleghi, io non sento nessun richiamo regionalistico e non ho fondamentali ragioni di contrasto coi desideri del mio amico Gava e degli altri colleghi del Mezzogiorno. La più bella prova sta nella ammissione che vi faccio molto francamente: vi sono cantieri in condizioni discrete; dei cantieri in condizioni peggiori. Io non posso ammettere, per esempio, che il cantiere Ansaldo di Genova abbia contribuito, se è vero quello che è stato pubblicato, alla perdita denunciata dall'« Assonave » per il 50 per cento complessivo, malgrado non abbia assunto che il 30 per cento delle commesse passive. È stato accennato nell'articolo di un giornale commerciale, che in un cantiere I.R.I — lo stesso dell'Ansaldo — si sono accettate commesse per cinque navi da carico norvegesi di 9 mila tonnellate, coperte con pagamento parziale d'importazione di baccalà e stoccafisso, malgrado che il prezzo delle costruzioni risultasse anche inizialmente in perdita e ciò esclusivamente allo scopo di assicurarsi comunque del lavoro.

Credo che queste combinazioni costituiscano un gravissimo errore, come però d'altra parte ritengo sia egualmente un errore costruire, ad esempio, a Napoli, dei nuovi costosi bacini per navi da 50 mila tonnellate, mentre non ci proponiamo, e spero che non ci proporremo in avvenire, la costruzione di navi di questa portata.

Colgo questa occasione per affermare chiaramente che la nostra industria, nell'interesse stesso della classe lavoratrice, deve essere risanata profondamente, e posta in condizioni di sostenere la concorrenza con l'estero. Tutti coloro che hanno responsabilità in essa, specialmente se sono funzionari o rappresentanti dello Stato nell'organizzazione dell'I.R.I., devono sentire il dovere di investire utilmente il denaro pubblico.

Ripeterò ancora una volta quanto ho già detto nella discussione sul bilancio della Marina mercantile: non è giusto vi siano delle maestranze privilegiate. Io ben vorrei che tutta la classe lavoratrice italiana stesse meglio, che potesse veder aumentati i propri salari e migliorate le proprie condizioni di vita. Ma però non è cosa equa che si incoraggi il moltiplicarsi di maestranze privilegiate che in realtà gravano sullo Stato e sui contribuenti, mentre vi sono delle masse di lavoratori specialmente nelle categorie agricole, e particolarmente nel Mezzogiorno d'Italia e nel nostro Appennino non favorite da alcun intervento dello Stato, che invece ogni quindicina paga dei miliardi per conservare una situazione di eccezione a ristretti nuclei industriali

La Commissione Fea — e mi indugio su questo punto perchè ha riferimento con quanto è contenuto nel disegno di legge, e specialmente con l'articolo 2 che formerà oggetto di particolare attenzione da parte mia — suggeriva un intervento dello Stato, in favore dei cantieri, di massima urgenza Eravamo nel marzo del 1948. E proponeva la costruzione di 206 mila tonnellate di naviglio Ma aveva un programma specifico e questo programma, tenendo conto dei bisogni e del miglioramento qualitativo della nostra Marina, consisteva in due navi passeggeri da 25 mila tonnellate e 22 nodi di velocità, dieci navi cisterna da 10 mila tonnellate e 16 nodi di velocità; quattro motopescherecci oceanici da 1.600 tonnellate. e, infine, 20 mila tonnellate da lasciare alla libera iniziativa dei committenti. La Commissione stabiliva così specificatamente il programma di queste 176 mila tonnellate. Sempre con questi criteri proponeva inoltre la costruzione di 20 navi per oltre 30 mila tonnellate per i servizi indispensabili e cioè per i servizi del Continente con la Sardegna, con la Sicilia. con le isole minori e delle isole fra di loro

Questo programma era completato dalla proposta di trasformare 30 « Liberty » con la sostituzione degli apparati motori con apparati Diesel. In totale il programma era 206 mila 400 tonnellate di costruzioni nuove e trasformazione di 30 « Liberty ». In base ad una impostazione a bilancio, da ripartirsi fra tre esercizi finanziari, di 23 miliardi di sussidi per la costruzione delle 174 mila tonnellate;

2 miliardi e mezzo per la trasformazione delle « Liberty »: 10 miliardi di costo per la costruzione delle venti navi atte a servire per le linee sovvenzionate minori fra il continente e le isole. Pensava allora la Commissione e proponeva che fosse opportuno che lo Stato costruisse subito per conto proprio queste 20 navi per 30 mila tonnellate in quanto riteneva che non fosse possibile addivenire a stipulare rapidamente convenzioni nuove per i servizi indispensabili, e pensava che nessuna società e nessun privato avrebbero potuto prendere l'iniziativa di costruire navi senza essere sicuri di avere la attribuzione dei servizi da appaltare; pertanto la Commissione giudicava opportuno che intanto, per dare lavoro immediato, specialmente ai cantieri minori, lo Stato ordinasse queste navi direttamente. Una volta costruite le navi, lo Stato avrebbe potuto o cederle alle società e ai privati cui fossero state attribuite le nuove convenzioni o darle in affitto al loro esercizio. Questo fu il programma della primavera 1948.

Per la trasformazione delle « Liberty » bisogna dire una parola, anche perchè la loro trasformazione non appare nel programma presentato dall'attuale Ministro. Io ho letto un comunicato del Ministero della marina mercantile che giustifica il ritardo a presentare al Parlamento i disegni di legge, già stati approvati dal Consiglio dei Ministri e che da ogni parte erano sollecitati, affermando che alcuni punti di questi disegni di legge erano contrari all'interesse dello Stato. Ritengo che questo comunicato sia, come altre pubblicazioni, sfuggito alla personale attenzione dell'onorevole Ministro. Escludo che sia stato l'on. Saragat ad averlo comunque autorizzato; ma credo che si riferisca appunto a questa trasformazione delle « Liberty », rappresentata come misura tendente a favorire degli interessi privati. Egli è che, sia in quest'Aula, ma specialmente nell'altro ramo del Parlamento, sulle « Liberty » si è raccontata una quantità di cose sbagliate. C'è stato chi ha detto che il loro acquisto costituì un pessimo affare, perchè sono navi che si sfasciano, mentre altri hanno affermato che gli armatori, rilevandole dallo Stato, avevano fatto dei magnifici affari. La realtà è questa: che queste navi « Liberty » non sono affatto, contrariamente al parere espresso nell'altro ramo del Parlamento, delle navi disprezzabili, tanto che l'Associazione dei tecnici navali le ha qualificate per eccellenti e tali da non doversi considerare appena adatte per la sola contingenza della guerra ma, data la loro recente costruzione, assai sfruttabili anche nella normalità della concorrenza e dei traffici, sì da insistere perchè il Governo italiano cercasse di ottenerne altre.

Tenete anche presente, onorevoli colleghi, che il Registro Americano ha concesso il certificato a ben 2.700 di queste navi, e la serietà dello Shipping-Bureau garantisce che esso non abbia data la qualifica a delle navi le quali non la meritassero. La realtà è che queste navi sono ottime pei trasporti da carico secco ed hanno rappresentato un buon acquisto per il nostro Paese.

Non è nemmeno giusto e sostenibile l'appunto mosso dall'onorevole Serbandini alla Camera che sia stata colpa del Ministro Cappa — il quale non era nemmeno ministro nel tempo — di aver comperato queste navi dall'America invece di farle costruire nei nostri cantieri. Quando queste navi furono acquistate dal Governo italiano, non c'era un Governo di colore, perchè del Gabinetto facevano parte i rappresentanti di molti partiti tra cui anche quelli di estrema sinistra. E fu una fortuna per il nostro Paese che l'America ci abbia ceduto queste navi, come è stata anche una fortuna che ci abbia poi dato un buon numero di petroliere « T. 2 » ed alcune « M. 3 ».

In realtà tutte queste navi hanno servito in un primo tempo, quando non potevamo improvvisare una nostra marina, a trasportare le merci che ci erano necessarie per l'alimentazione e per la rimessa in moto dell'industria della Nazione. Queste navi, inoltre, ci sono state cedute a condizioni di notevole favore, sia per quel che riguarda il prezzo, sia per il pagamento, stabilito nel 25 per cento all'atto della consegna, mentre il saldo residuo del 75 per cento fu differito con rateizzazione in venti anni,

Però ci fu inizialmente della incertezza da parte degli armatori, tanto è vero che molti non ne hanno accettata l'assegnazione: ed ho

già rilevato, in un altro mio discorso, come lo stesso capitano onorevole Giulietti, abbia rifiutato l'assegnazione toccata alla Società cooperativa « Garibaldi » Gli armatori che invece hanno accolta l'offerta del Governo rilevando le « Liberty » hanno corso il rischio della impresa sollevandone lo Stato e non possono essere rimproverati d'aver fatto un buon affare col loro coraggio e la loro intraprendenza favorita poi dall'alto corso dei noli.

Lo Stato ha dato garanzia per il buon fine del saldo pagamento di queste navi, come ha dato la garanzia per l'esecuzione dei contratti di commesse navali. Esse debbono considerarsi buoni mezzi di traffico e possono servire per noi italiani che, per le difficoltà di finanziamento, non possiamo attualmente permetterci il lusso, se non ci verrà un ulteriore soccorso dal piano Marshall, di rinnovare totalmente la nostra flotta mercantile come stanno facendo l'Inghilterra, la Svezia, la Norvegia e la Danimarca Del resto già in passato le generazioni dei nostri armatori e dei nostri marinai hanno navigato e commerciato con quelle che si chiamavano le « carrette », cioè con navi di ben scarso costo e di limitata efficienza, eppure sono riusciti a portare la nostra bandiera su tutti i mari ed hanno sempre guadagnato all'Italia della valuta straniera che è stata efficientissima al pareggio della bilancia commerciale italiana

Confido, quindi, che queste navi possano servire utilmente anche in avvenire; ma esse hanno un difetto che deve riconoscersi. Essendo state costruite in tempo di guerra e in America, dove non esisteva preoccupazione per l'approvvigionamento della nafta, queste navi consumano molto. Fu suggerito, dalla Commissione Fea, che delle 110 « Liberty » che oggi noi possediamo, una trentina venissero trasformate applicando loro dei motori « Diesel » di costruzione nazionale, così risparmiandosi il 50 per cento del consumo della nafta necessaria al loro esercizio E in due anni — aveva calcolato la Commissione — l'Italia risparmierebbe una fuoruscita di valuta di due miliardi e mezzo di lire. Per questo la Commissione propose dare a questa operazione il premio proposto per le costruzioni navali in genere: cioè il sussidio che compete pel collocamento dei motori sulle navi di nuova costruzione Questa proposta non è però stata riprodotta nel disegno di legge che abbiamo dinanzi ed io non ho ragione di insistervi per ora

L'onorevole Ministro ha avuto la cortesia, davanti alle Commissioni del Senato e della Camera, di dichiarare che egli aveva trovato un notevole contributo al presente disegno di legge negli studi che erano stati effettuati in precedenza e nel materiale preparato

Ma vi sono altri cambiamenti E quali sono i cambiamenti sui quali debbo intrattenermi?

L'articolo 25 della legge sopprime la costruzione diretta da parte dello Stato del naviglio minore, mentre il disegno di legge precedente contemplava la costruzione diretta da parte dello Stato di trenta mila tonnellate di navi per le linee minori sovvenzionate. L'articolo 25 limita la costruzione su ordinazione dello Stato a tremila tonnellate di naviglio minore per l'importo di 1.200 milioni. Esso recita esattamente: « Il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministero del tesoro, ha facoltà di incaricare in base a pattuizioni speciali un ente, che sarà da esso designato, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3, della costruzione delle navi occorrenti ai servizi predetti per un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a tremila tonnellate e per una spesa complessiva non superiore a 1.200 milioni ecc » Questo ente, a noi non è detto quale sia. La Commissione del Senato ha interpellato il Ministro che l'ha informata dell'intenzione di incaricare una delle società esercenti servizi di preminente interesse nazionale della costruzione di queste navi da utilizzarsi per servizi minori

L'attuale legge reca alcune novità. Una è quella che riguarda la « Nino Bixio » ed un'altra è quella che riguarda il finanziamento per 1.000 milioni a costruzioni del Navalpiccolo

Sopprimendo la ordinazione diretta da parte dello Stato di 27 mila tonnellate di naviglio per i servizi minori, c'è rimasta una maggiore disponibilità nella somma preventivata in bilancio pei sussidi alle nuove costruzioni e così il disegno di legge opportunamente ha potuto elevare a 260 mila tonnellate, con 34 miliardi circa di sovvenzione, il programma di costruzioni. Le condizioni sono già state illustrate. Vi sono tre generi di contributi ol-

tre alle facilitazioni in franchigia sui materiali importati ed altre facilitazioni fiscali fra cui l'esenzione dalla ricchezza mobile per tre anni sui redditi delle nuove navi

Salvo un cambiamento di nome — contributi di integrazione al posto di contributi di interesse — l'intervento dello Stato è rimasto in complesso come precedentemente stabilito dalla Commissione Fea.

Lo Stato, infine, offre una garanzia sussidiaria per il finanziamento fino al 10 per cento del costo della nave Questa garanzia nell'attuale disegno di legge è elevata da 23 a 31 miliardi ed è prolungata da 10 anni a 15 anni Della vigilanza si dà incarico in particolar modo, non solo agli uffici tecnici, ma anche al Registro navale cui si attribuisce un compenso stabilito nel quinto della ritenuta del 5 per mille stabilita in queste commesse per il servizio di vigilanza alle operazioni. Il quale servizio — osservo — sarebbe di per sè indirettamente connesso alla naturale funzione del Registro senza che esso potesse aspirare a questo altro compenso.

A questo punto devo osservare che la sostanza, la spina dorsale del disegno di legge che ora esaminiamo sta negli articoli 1 e 2 che mi hanno suggerito le considerazioni fondamentali che hanno dato luogo alla presentazione dell'ordine del giorno sottoposto al Senato. Ma dirò prima dell'articolo 25. Esso, come rilevai, dà facoltà al Ministro di scegliere un ente per la costruzione diretta delle tremila tonnellate di naviglio per i servizi indispensabili. Mi auguro che il Ministro non costituisca un altro ente, che poi sarebbe difficile sciogliere, per fare costruire tremila tonnellate di naviglio. Basterebbe una ordinazione diretta da parte del Ministero Non so se sia opportuno incaricare della commessa una società di preminente interesse nazionale, perchè detta società, quando avrà fatto il naviglio penserà probabilmente ad esercire le linee per cui è destinato, sostituendosi alle piccole imprese che oggi le eserciscono. Comunque è una cosa secondaria, si tratta di 1.200 milioni ed oggi i milioni — purtroppo — valgono poco.

L'articolo 26, ha dato luogo in Commissione, a varie osservazioni. L'articolo 26 infatti considera, cosa che non era fatta nel precedente disegno di legge e di ciò va data lode all'attuale Ministro, la condizione dei proprietari di piccole navi (Navalpiccolo) che hanno perduto le loro navi durante la guerra e assicura un finanziamento ai proprietari di navi non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda perdute per causa di guerra, affinchè essi possano ricostruire, almeno in parte, anche associandosi, navi di stazza non superiore alle 600 tonnellate. Lo Stato mette un miliardo a disposizione dell'iniziativa di questi armatori di piccole navi, peschereccie o di trasporto. Il provvedimento appare umano ed opportuno. Vi sono peraltro delle richieste da parte di piccoli armatori di navi perdute, superiori a 150 tonnellate, ma che, in ogni modo, restano piccole navi e che non sono comprese nel provvedimento. Per esempio, è venuta alla Commissione senatoriale una rappresentanza di Torre del Greco la quale ha fatto presente che in quel centro marinaro vi sono parecchi armatori di navi che arrivano a 270-280 tonnellate andate perdute, chiedendo che siano inclusi nel beneficio. Io credo che — ove il Senato non apporti emendamenti — non sia possibile accogliere la richiesta, la quale, inoltre, richiederebbe una maggiore impostazione di bilancio Occorrerà pertanto, all'uopo, che il Governo proponga un disegno di legge aggiuntivo che potrà essere benevolmente esaminato.

Ma, anche in tema di Navalpiccolo, io credo che bisogna francamente vedere e dire le cose come stanno. Siamo pressati, quanti ci occupiamo di cose navali, da Ventimiglia all'estremo lembo della Sicilia e da Venezia alla Calabria, siamo pressati da reclami, da invocazioni di marittimi, di piccoli armatori, di pescatori che possiedono del naviglio minore, per aiutarli nella grave crisi che li travaglia.

Nella difficoltà dei trasporti interni e nella scarsità dei mezzi pei trasporti marittimi in grande, nello immediato dopo-guerra le piccole navi hanno fatto un grande lavoro e realizzato notevoli guadagni e quindi si sono quasi naturalmente accresciute rapidamente di numero Noi abbiamo avuto una pletora immediata di piccolo naviglio perchè esso, specialmente nell'Italia centro-meridionale, molto prima ancora che nell'Italia settentrionale, si è ricostruito ed accresciuto subito dopo la li-

berazione, lavorando in pieno e con larghi profitti. Ma oggi il naviglio piccolo è in crisi prima di tutto perchè le ferrovie hanno ricominciato a funzionare, riprendendo molti trasporti, ed in secondo luogo perchè le ferrovie, malgrado gli aumenti delle tariffe che il Ministro Corbellini si è deciso finalmente ad apportare, continuano tuttavia a trasportare le merci a prezzi sotto costo. Ma le maggiori difficoltà all'esercizio delle piccole navi sono state create proprio da ragioni sindacali, essendosi voluto imporre, nella estate del 1947, anche con agitazioni e colle minacce di fermare l'intera flotta mercantile, lo stesso contratto di lavoro che regge le sorti dei marittimi di grandi navi alle navi minori. Una nave inferiore alle 500 tonnellate naviga con cinque o sei persone a bordo; una « Liberty » naviga con 35-40 persone a bordo. È impossibile che la piccola nave che trasporta 300 tonnellate possa far fronte a questa sproporzione di gravami del personale, anche per un altro fatto: egli è che nello stesso tempo l'organizzazione delle maestranze portuali ha imposto che tutto il lavoro nei porti sia fatto dai portuali anche per le piccole navi. Ne consegue che tutti quei lavori che prima erano eseguiti dallo stesso personale di bordo di una piccola nave ora spettano invece ai portuali, che hanno a loro volta ottenuto la fissazione di tariffe notevoli Quindi ecco un altro peso, eccessivo, che grava di molto sull'esercizio delle piccole navi. Conseguenza? Conseguenza è che abbiamo un buon contratto di lavoro per i marinai, dei buoni contratti per i lavoratori dei porti; ma il nostro naviglio piccolo è ora in disarmo, ed una parte anche in demolizione. Infine vi è una ragione d'ordine generale che spiega la crisi: è quella che gran parte del traffico mediterraneo è interrotto; e quindi quei trasporti che prima erano esercitati anche dal nostro Navalpiccolo verso i Paesi di questo mare, ora mancano.

Eppertanto io debbo domandare all'onorevole Ministro: è conveniente incoraggiare la ricostruzione del Navalpiccolo? È conveniente spingere i danneggiati di guerra a costruire navi inferiori alle 600 tonnellate? Io darei una risposta negativa. Se si intende costruire dei pescherecci, specie nella speranza che ritorni la possibilità di pescare presso la costa jugoslava, la ricostruzione può essere sospinta, ma diversamente, e cioè allo scopo dei trasporti io ritengo sarebbe errore sollecitare tali iniziative e tale illusione. Tanto più che se ci sarà, come io mi auguro cordialmente, una ripresa dei traffici mediterranei e ritornerà la possibilità di lavoro al navalpiccolo, queste navi potranno facilmente e rapidamente ricostruirsi e forse a migliori condizioni. Ciò premesso, aggiungo che, a mio parere, sarebbe bene elevare almeno al limite di 1000-1200 tonnellate quello di 600 contemplato dalla legge. Quanto sopra è unicamente a titolo di osservazione: il Ministro ne terrà conto se lo riterrà opportuno.

La questione della « Nino Bixio » fu introdotta dall'articolo 26 in termini che bisognava proprio essere del mestiere per capire di che cosa si trattasse. Diceva infatti il testo ministeriale, e precisamente il secondo comma dell'articolo 26:

« Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7.000 tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale ».

Fra le linee appare la questione della « Nino Bixio »! Bravo l'onorevole Saragat, se riuscirà finalmente a risolvere un problema che sta sul tappeto da molti mesi. Speriamo però che la soluzione di questa questione non ce ne ponga un'altra, anzi credo già sussista proprio un'altra Infatti la Camera dei deputati ha approvato un emendamento aggiuntivo che vi leggo « e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la "Nino Bixio" della Cooperativa marinara „Garibaldi", ammettendo inoltre quest'ultima a tutti i benefici indicati dalla legge per le navi di nuova costruzione, o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole altresì, in ogni caso, i 500 milioni che per essa erano stati stabiliti sul fondo AUSA e alle stesse condizioni »

Ora, siccome poi il comma successivo parla di un finanziamento di un miliardo, io debbo chiedermi: ma ci stiamo nel miliardo o non ci stiamo? Perchè nel comma che ho letto è detto

« fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la „ Nino Bixio " ». Io non credo che se invece di ripristinare la nave la Cooperativa si proponesse di trasformarla in una nave mista-passeggeri, il miliardo che è portato nel comma sarà sufficiente. Come se la caverà il Ministero della marina mercantile quando si tratterà di saldare il conto per la « Nino Bixio »? Non elevo eccezione per l'intervento statale in favore della « Garibaldi » contemplato dalla legge. Osservo però che la legge, in causa dell'emendamento che è stato aggiunto dalla Camera, credo contro il parere del Ministro, può diventare in parte inoperante perchè, al momento attuale, lo stanziamento appare insufficiente. C'è anche da osservare, onorevole Ferrari, che i 500 milioni che io ero riuscito a far stanziare sul fondo AUSA quale concorso governativo al ripristino della « Nino Bixio » per liquidare la partita non furono utilizzati perchè il mio amico Giulietti non li ha trovati sufficienti. Sono ancora disponibili questi 500 milioni AUSA che colla votazione della Camera e con quella del Senato verranno attribuiti alla Cooperativa « Garibaldi »? È un quesito che pongo

La spina dorsale della legge sta però, come ho detto negli articoli 1 e 2. Per la franchezza occorre pregiudizialmente chiarire bene, per intanto, una cosa: gli attuali provvedimenti non sono affatto a favore degli armatori. Bisogna rinunziare, potete rinunziare, onorevoli colleghi della sinistra, a dire che sarà l'armamento a profittare dei benefici che la legge predispone e che lo Stato regala miliardi agli armatori. In realtà questa legge è semplicemente a favore dell'industria cantieristica. Direi di più: che questa legge ha una ispirazione a sfondo sociale, cioè quello di dare lavoro alle maestranze cantieristiche. L'armamento non avrebbe nè interesse nè possibilità di comperare in Italia delle navi ove queste gli venissero a costare un prezzo superiore a quello corrente all'estero. Tale la realtà delle cose.

Recita l'articolo 1: « La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili *di qualità* (sottolineo questa parola) corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 34 in rapporto all'entità e al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti. La presente legge ha altresì lo scopo di favorire la modificazione, trasformazione e riparazione delle navi mercantili ».

Fin qui, onorevoli colleghi, questo articolo è esattamente quello del primitivo progetto Fea. Vi è solo l'aggiunta: « di qualità » alle navi mercantili considerate, appostavi dalla Commissione della Camera. Ma in realtà è un'aggiunta superflua, perchè quando si dice « corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale » e quando ci si riferisce al programma della relazione Fea, è sottinteso il richiamo alle navi di qualità. Ma la Camera ha fatto un'altra aggiunta all'articolo 1 stabilendo di favorire la modificazione, trasformazione, riparazione delle navi mercantili « in quanto che anche esse corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale ». Non vedo come si possa estendere alla riparazione delle navi mercantili la clausola che queste riparazioni corrispondano alle « particolari esigenze dell'economia nazionale »: ed è da sperarsi che il Ministro ed il Comitato tecnico, nei loro poteri discrezionali, trovino modo di favorire la riparazione di navi senza bisogno che si debba ricorrere a condizionarla a tale termine di misura.

Ma dove invece, noi assistiamo ad un cambiamento radicale della legge, è nell'articolo 2 È su questo articolo che debbo esprimere ampie riserve, che ho concretato nel mio ordine del giorno. Il disegno di legge precedente all'articolo 2 affidava al Ministro di concedere l'autorizzazione alla esecuzione delle costruzioni navali a seconda degli scopi di cui all'articolo 1. Il nuovo testo, invece, che è molto lungo e non ritengo sia stato redatto dal Ministro — spesso sono i funzionari che si prendono la cura di rendere più complicate le leggi e certe volte finiscono anche col trasformarne lo spirito — gli attribuisce la facoltà di « ammettere ai benefici le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati all'articolo 1 ». È questa invero una formula che lascia adito ad un giudizio ampio e discrezionale. Gli conferisce anche un'altra facoltà: « il Ministro

della marina mercantile, sentito il parere del Comitato, previsto all'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire tra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori nonchè della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa e del carico di lavoro di ciascun cantiere ».

Mi si consenta qui un richiamo: per aver presente lo spirito con cui questo articolo è stato stilato dai suoi compilatori e che giustifica l'apprensione che andrò a manifestare, va notato che il riferimento alla « libera contrattazione fra committenti e costruttori », reso del tutto inefficace dalla pudica riserva « nei limiti del possibile » che vi fu premessa, è stato incluso nel testo ministeriale, che non lo recava affatto, dalla Commissione della Camera allorchè ha esaminato ed emendato l'articolo.

La Commissione della Camera ha approvato pure quest'altra aggiunta in piena contraddizione con il precedente emendamento: « Ai cantieri dell'Italia meridionale saranno assegnate costruzioni in misura non inferiore del 30 per cento dell'intero tonnellaggio previsto »

Per la verità questa aggiunta della Camera non è stata opportuna, sotto uno specifico punto di vista: in quanto, cioè, vincola le assegnazioni e rende ancor più difficile stimolare la concorrenza, fra i cantieri. In proposito fu però obbiettato che i cantieri dell'Italia meridionale non avevano la capacità di costruzioni per il tonnellaggio che loro veniva così attribuito.

GENCO. Non è vero.

CAPPA. Ma abbi pazienza, chè sto dandoti ragione! I cantieri dell'Italia meridionale, se noi teniamo conto di tutti i cantieri italiani compresi quelli di Trieste, hanno la capacità di produzione del 19 per cento dell'intera capacità produttiva di tutti i cantieri italiani. Se noi non teniamo conto dei cantieri di Trieste — alle assegnazioni di lavoro ai quali si è provveduto con una combinazione a parte, che non rientra in questa legge — la capacità produttiva dei cantieri del Mezzogiorno sale alla proporzione del 21,44 per cento. Tenendo conto delle costruzioni previste nell'attuale legge, (260.000 tonnellate) e della capacità produttiva complessiva dei cantieri ne consegue che in realtà quelli del Mezzogiorno, così beneficiati, hanno e anzi superano la possibilità di costruzione ad essi così attribuita

Infatti la percentuale del 30 per cento del programma di 260 mila tonnellate ad essi assegnata dà 78 mila tonnellate per il Mezzogiorno da costruirsi in due anni. Sono 39 mila tonnellate all'anno. La « Assonave » quando si è trattato di assegnare ai cantieri il materiale dell'America ha attribuito il 19 per cento al Mezzogiorno in rapporto alla loro capacità produttiva. La potenzialità di tutti i cantieri essendo di 240 mila tonnellate all'anno (esclusi i triestini), ne deriva che la potenzialità dei cantieri meridionali è di 51 mila 456 tonnellate all'anno e quindi atta a produrre le 39 mila tonnellate che lor verranno attribuite. In realtà se si dovessero fare le parti giuste il Mezzogiorno dovrebbe avere solo 27.000 tonnellate. Io non ho niente in contrario a che la Camera abbia stabilito diversamente e sono lieto che queste 12 mila tonnellate in più all'anno attribuite ai cantieri di Napoli, Palermo e Taranto, rappresentino ancora una volta un vincolo alla solidarietà che deve legare il Nord al Sud della Penisola

Onorevole Saragat, questa legge viene indubbiamente in ritardo e il Senato si trova sotto la pressione politica di approvarla come sta. Essa per l'articolo 2 le dà delle facoltà che nessun Ministro ha forse mai chieste Lei deve scegliere i disegni, sia pure con l'ausilio di un Comitato tecnico, deve decidere quali navi si devono costruire e designare l'armatore da favorire col sussidio inerente all'ordinazione. Ma non è tutto lei dovrà scegliere i cantieri cui commetterle e stabilirne il costo Forse mai Ministro ha avuto in una materia così delicata le attribuzioni che questa legge le conferisce. La persona dell'onorevole Saragat è fuori discussione; però sarà la burocrazia ministeriale e saranno funzionari che decideranno. È vero che c'è un Comitato tecnico ma questo è così costituito: dal Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile dal direttore generale del Naviglio e dal direttore generale del Traffico e della Navigazione, che sono funzionari alle dirette dipendenze del Ministro, da un rappresentante del Mini-

stero dell'industria e commercio e da cinque esperti di « chiara fama » la cui scelta è al tutto riservata al Ministro della marina mercantile. Quindi il Ministro viene ad essere completamente padrone della disponibilità di questi lavori e unicamente al suo criterio ed alla sua discrezione viene lasciata piena facoltà della costruzione di queste 260 mila tonnellate.

Dette 260 mila tonn. si aggiugono però — bisogna tenere ben presente — al programma di Trieste. Infatti, nel frattempo, (e questo è stato anche provvidenziale), è intervenuta da parte dell'Amministrazione dello Stato libero di Trieste, una combinazione per la quale 64 mila tonnellate di naviglio saranno costruite nei cantieri San Rocco di Trieste. Ora, onorevole Ministro, la legge che noi esaminiamo, ha dato luogo, quando è stata presentata, ad una quantità di polemiche anche assai vivaci, fra i sostenitori dell'armamento libero e i sostenitori dell'armamento associato (Finmare). Per la verità io ritengo obbiettivamente che queste due attività, queste due forme di iniziativa non debbano essere messe in contrasto. È stato detto e pubblicato, con noiosa e tendenziosa insistenza che si vorrebbe, da parte di taluno, soffocare l'organizzazione della Finmare, e cioè delle sue società controllate dallo Stato, anzi, sussidiate dallo Stato. Non è credibile siano molti quelli che vogliono liquidare queste società. Per di più fra l'altro, allo stato attuale delle cose, sarebbe anche molto difficile farlo. Personalmente, non sono contrario alla Finmare e la occasione mi viene propizia per dichiarare che sono al tutto ben disposto anche per le iniziative della Finmare. Ritengo poter asserire che io, che pur vengo presentato come ostile, sono più favorevole a che essa viva e prosperi, di coloro che la difendono a spada tratta, ma pretenderebbero continuasse a trascinarsi la situazione che c'è adesso. Credo che tutte le società della Finmare, se vogliono durare, ed adempiere allo scopo, per cui sono state create, debbano essere amministrate in economia e poste nelle necessità di sentire lo stimolo della emulazione e della concorrenza; bisogna che i loro amministratori e il loro personale si convincano che il Governo non può continuare a fine d'anno a pagare a pie' di lista il *deficit* di gestione. È infine giusto, che esse non godano di questa situazione privilegiata per mettere a terra le iniziative dell'armamento libero con una concorrenza non differente da quella che le Ferrovie dello Stato facevano fino a pochi mesi addietro al piccolo naviglio. Che cosa domandano coloro che dànno capitali, intelligenza e fede allo sviluppo della nostra Marina mercantile ed alla ripresa dei nostri traffici commerciali d'oltre mare? Vogliono essere messi in condizione di non essere soffocati da società che traggono dallo Stato il finanziamento. Noi dobbiamo sostenere queste società; e, a titolo d'onore, va detto che una di queste società — l'« Italia » di Genova — ha saputo nel dopo-guerra rimettere in ordine il proprio bilancio e non ha domandato più nulla allo Stato. Bisogna che anche le altre sue consorelle facciano lo stesso.

A loro giustificazione si dice che queste società continuano a tenere un personale superiore al fabbisogno, mentre l'armamento libero si limita a conservare quello che gli necessita. Ma è appunto qui l'errore, la concezione antieconomiche dell'azienda Eguale a quello di alcune società della Finmare è l'errore di molte altre aziende dell'I.R.I. Bisogna pensare a tutti i bisognosi di lavoro assistendoli in ogni modo. Ma le società devono poter presentare un bilancio che sia sano! Bisogna che ogni viaggio delle navi della Finmare sia attivo, onde anche essa possa realmente concorrere alla restaurazione dell'economia del nostro Paese attraverso l'attività del mare questo è il programma d'ogni amministratore di coscienza di buonsenso!

Ora, il mio ordine del giorno è in questo ordine di idee. Noi abbiamo dei dubbi, onorevole Ministro, sulle sue intenzioni e soprattutto sullo spirito che la guida. Io, personalmente, penso che forse lei non è nemmeno proprio convinto dell'opportunità della socializzazione di tutto o della maggior parte dell'armamento di linea. La sua è un po' una civetteria, nei confronti dei suoi ex-compagni della estrema sinistra. E così il giornale del suo partito scrive contro gli armatori liberi, definendoli « grossi squali », mentre il Ministro della marina mercantile va a Milano al congresso del suo partito, a dire: « Vedete, la vera opposizione mi viene dagli armatori, perchè li sto

mettendo in riga ». Lei non mette in riga niente, onorevole Saragat! (*Ilarità*). Ma ora lei corre devvero il rischio di stroncare delle iniziative che non costano niente allo Stato e, nello stesso tempo, affronta così l'alea, di aggravare i mali da cui sono afflitti i figliuoli preferiti che sono per lei le società della Finmare. Qualche dubbio, quindi, è lecito su questo tema spinoso.

Perchè insomma facciamo osservazioni e riserve su questo articolo secondo? Ma non solo per il bene che le vogliamo — lei si è presa una bella gatta da pelare per quando dovrà attuare l'applicazione di questa legge — ma perchè diffidiamo delle conseguenze a cui si può arrivare in base a detto articolo. A noi sembra che lo spirito del Ministro non sia imparziale tra i due armamenti Ella, ha dichiarato alla nostra Commissione permanente che queste 260.000 tonnellate saranno equamente distribuite tra l'iniziativa dell'armamento libero e tra le società della Finmare. Io non ho ragione alcuna di mettere in dubbio questa assicurazione, però nella legge questa assicurazione non l'ho trovata. Certamente io spero che lei resti a lungo al Ministero della marina mercantile . (*ilarità*) .; ma se venisse un altro Ministro sarebbe impegnato da queste sue promesse? E poi, in verità, non è precisamente la metà che lei riserva all'armamento libero, per la semplice ragione che ci sono le 64.000 tonnellate di costruzioni navali dello Stato libero di Trieste, le quali sono già tutte destinate alle società della Finmare, alle quali pertanto è già così precostituita una condizione di particolare preferenza

Quali, poi, gli intendimenti attuali del Ministero della Marina mercantile verso l'armamento libero? Vorrei, onorevoli colleghi dell'estrema sinistra, che vi persuadeste che io non sono qui a difendere l'armamento libero (*Interruzioni dalla sinistra*) Va bene allora! Io sarei l'avvocato degli armatori, e starei qui a parlare a nome loro! Ma finiamola con queste volgarità! (*Approvazioni*).

In verità, io parlo in favore dell'armamento libero in quanto ritengo che esso, anche in questo dopo-guerra, abbia ben meritato del Paese ricostruendo in grande parte la flotta da carico nazionale. (*Approvazioni*).

Eppertanto devo rilevare e sottolineare delle manifestazioni del Ministero della marina mercantile che non mi sembrano nè giuste nè opportune. Mi è pervenuto, in ritardo, un numero — il primo — di una rivista intitolata « Rassegna della Marina mercantile », che si proclama « edita a cura del Ministero della marina mercantile » in cui ho letto con un certo stupore un articolo sottoscritto da Antonio De Berti Questi è il Capo di gabinetto del Ministro Questo signor Capo di gabinetto del Ministro dice dell'armamento libero delle cose che io credo non siano mai state scritte o stampate da alcun giornale in polemica con gli armatori. Egli parla di moderni pirati, parla di contrabbandieri di valuta, dice che i « liberi » costituiscono la rappresentanza più egoistica delle classi padronali Non ripeto quello che egli ha scritto di me perchè ciò non mi ha affatto interessato.

Ora io mi domando e domando a lei, signor Ministro, se è opportuno che in una rivista edita a cura del suo Dicastero

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile* È stato un errore

CAPPA in un articolo firmato dal Capo di gabinetto del Ministro, destinato a venire divulgato all'interno e all'estero, proprio mentre l'Italia domanda finanziamenti stranieri per la ricostruzione del suo naviglio, sia lecito scrivere di tutta la classe degli armatori italiani costituita da centinaia e centinaia di persone che danno capitale intelligenza e fatica per la ricostruzione dei nostri traffici sul mare, quello che appare in questo articolo.

Ecco perchè, onorevole Ministro, i dubbi da me espressi appaiono giustificati, senza che io inoltre citi le dichiarazioni che lei ha fatto in una intervista al giornale « Voce Libera » di Trieste in cui in complesso si diceva che l'armamento di linea ha bene meritato della Nazione e che l'armamento libero invece non pensa che ai suoi privati e particolari interessi. Eppertanto io desidererei da lei l'assicurazione che realmente nella applicazione di questa legge si prescinderà da parte dei dirigenti e dei funzionari del suo Dicastero, da qualsiasi prevenzione di quel genere Io non ne ho alcuna verso l'armamento di linea e riconosco lealmente che una parte dei traffici passeggeri delle grandi linee transoceaniche forse non potrebbe essere sostenuta dall'armamento libero, soprattutto per l'alto costo attuale dei piroscafi e per la diffidenza del capitale verso

gli investimenti marittimi. Quindi non v'è nulla in contrario a che si aiuti e anche si potenzi l'organizzazione che abbiamo trovata costituita dal governo fascista. Ma però io ritengo, nell'interesse nazionale, che gli aiuti dati alle società sovvenzionate dallo Stato non debbano servire a mettere in condizioni di minorità le iniziative private

Ancora una osservazione. Io ho qui l'elenco — non so se corrisponde all esattezza — delle navi che si intendono costruire. Un anno fa la relazione Fea suggeriva due navi da 25.000 tonnellate. Confesso che oggi se io dovessi proporre od assumere costruzioni di navi non ammetterei più navi da 25.000 tonnellate. Invece, se le mie informazioni sono esatte, le società di preminente interesse nazionale (in realtà non sono le società, ma sono le linee da esse esercitate che si chiamano « di preminente interesse nazionale ») avrebbero in programma la costruzione di ben quattro navi da 25 mila tonnellate ciascuna. Io mi domando se è opportuno che si costruiscano navi rapide di lusso, quando è noto che le società armatrici inizialmente create dalla libera iniziativa sono cadute nella crisi da cui si generò la Finmare proprio per l'esercizio passivo delle grandi unità. È stata la smania di apparire grandi, è stata la politica di prestigio del fascismo anche sul mare che ha indotto le società, che prima erano attive, a varare navi di grande tonnellaggio. Il Lloyd Sabaudo, il Lloyd Triestino ed altre erano società che andavano benissimo, che guadagnavano valuta, moltiplicavano i loro servizi e nulla chiedevano allo Stato se non modeste sovvenzioni per linee e servizi di interesse nazionale od indispensabili o in concorrenza con armamento straniero. Che cosa è avvenuto? È avvenuto che queste società, spinte e pressate dal governo fascista ad un certo momento hanno costruito grandi piroscafi come il « Rex » ed il « Conte di Savoia » Da qui data l'inizio del dissesto di queste società nel quale dissesto esse hanno trovato la rovina loro e quella degli azionisti. Per la mania di conquistare i « Nastri azzurri », ad un certo momento queste società sono diventate passive ed allora è intervenuto il Governo con la legge del 1936 che ha costituito la Finmare assorbendo tutto il loro naviglio e fondendolo nelle quattro società oggi dette di preminente interesse nazionale.

Il dissesto di queste gestioni è stato appunto causato dall'aver voluto mettere in linea delle navi di grande tonnellaggio. Vi è stato un tempo in cui Mussolini lanciò in un'intervista l'idea della « Freccia del Mare » con cui da Genova dovevamo raggiungere New York in sei giorni I tecnici navali si meravigliarono perchè ove si fosse davvero costruita una nave così veloce, essa avrebbe dovuto essere tutta riempita di macchinario, senza lasciar posto ai passeggeri! Infatti non se ne parlò più, ma però si continuò nella politica delle grandi navi

Oggi, americani ed inglesi, che gestiscono le linee del Nord-Europa a noi vietate, non mostrano, salvo qualche modesta eccezione, lo intendimento di rimettersi in gara di grosso tonnellaggio ed esercitano quelle che già possedevano. Noi italiani abbiamo bisogno di navi modeste che costituiscano un esercizio economico e redditizio, che servano soprattutto per gli emigranti ed i turisti ai quali non importa stare due o tre giorni di più in viaggio. Del resto in questi anni recenti della nostra ripresa abbiamo avuto l'esempio di quello che dobbiamo fare: la Soc. Italia, e l'Italnavi e Lauro e i Costa e Messina e la Sidarma ec , hanno guadagnato e guadagnano navigando con delle navi medie, con delle navi miste, che servono per il trasporto transoceanico dei passeggeri nel viaggio di andata e che al ritorno trasportano specialmente merci. Io non vorrei che ci avviassimo di nuovo verso le grandi navi, come è succeso in passato, quando gli amministratori di queste società, per essere più importanti, per sembrare più grandi, per andare incontro alla moda e al regime, si lanciarono in una gara di costruzioni passive. Per tutte queste fondate ragioni affermo che ci sono utili e convenienti navi di medio tonnellaggio fra le nove e le quindicimila tonnellate. Tenendo anche conto che le navi grandi rapide di lusso servono per trasportare i passeggeri di classe, cioè i passeggeri ricchi. Ma se prima della guerra la clientela delle navi maggiori era costituita dall'apporto di questi passeggeri di prima classe, oggi questa categoria viaggia sugli aerei. Quasi tutta la gente di affari viaggia in aereo. Nel 1948 ben 100

mila persone sono così venute o hanno transitato in Italia. E questo continuerà ad avvenire maggiormente col perfezionamento dei servizi aerei.

Quindi, chi viaggerà per nave? I turisti e gli emigranti che dobbiamo servire con navi a basso esercizio in modo da poter ribassare il prezzo dei passaggi perchè gli emigranti non possono pagare biglietti ad alto costo e perchè il turismo di massa cerca riduzione di tariffe.

Noi possiamo oggi, onorevoli colleghi — mi perdonerete se abuso della vostra attenzione — trasportare sulle rotte del Centro e Sud America, che sono le rotte della nostra attuale emigrazione, perchè l'emigrazione nel Nord America è consentita solo in limiti minimi, circa 73.500 passeggeri. Il traffico emigratorio dai porti italiani è stato nel 1948 di 130 mila unità. La nostra capacità pertanto è stata del 50 per cento. Ma nella massa passeggeri di 130 mila unità, vi era una quantità di non italiani, di ebrei, di profughi senza cittadinanza. Gli 80 mila italiani, data la capacità del nostro attuale tonnellaggio passeggeri o misto, possono essere trasportati tutti sotto bandiera italiana, in quanto una piccola parte si adatta a viaggiare sulle navi da carico. Ma al ritorno, onorevoli colleghi, è un'altra cosa! Forse i sognatori del grande non riflettono che, se all'andata noi abbiamo, specialmente per il Sud America e Centro America, una quantità di gente da trasportare, al ritorno non ne abbiamo quasi più. Ecco alcuni dati che si riferiscono al porto di Genova, per il 1948: partite per l'America latina: 90 mila persone; arrivate, 12 mila persone. Ora, se vogliamo che queste navi al ritorno non navighino a vuoto, bisogna che siano miste, abbiano possibilità di trasportare merci scelte. Sulle rotte dell'Asia e dell'Australia, le percentuali sono migliori, ma noi dobbiamo pur tener conto dell'accentuata valutazione del traffico aereo e della fatale diminuzione del traffico per mare.

Queste circostanze, onorevole Ministro, vanno tenute presenti nella impostazione programmatica delle nuove costruzioni.

Non posso terminare senza un altro accenno ai cantieri. Questa vostra legge risolve il problema dei cantieri? No. Con un ritardo, non giustificato, di nove mesi, darà un po' di alimento all'industria cantieristica, ma non costituisce nè presenta un programma di costruzioni e di organico risanamento. Del resto l'onorevole Ministro ebbe già a dire, nella discussione sul suo bilancio al Senato, che non credeva di poter risolvere rapidamente un problema che si trascina da decenni. Ma però bisognerà una buona volta decidersi ad affrontarlo!

L'onorevole Parri, in un suo articolo degno di rilievo, ha scritto: « C'è un piano Saragat per l'industria dell'armamento. Dà lavoro ma non serve neppure a porre un principio di razionalizzazione nei nostri cantieri ». Questa è la verità. Se si voleva incoraggiare la costruzione di navi nei nostri cantieri per indurli a riorganizzarsi, bisognava lasciare libertà di concorrenza. Invece l'articolo 2 l'annulla. Quale sarà infatti il cantiere che ridurrà le spese quando tutti sono sicuri che avranno di diritto la loro parte della torta? Quale sarà — onorevole Ministro — la vostra condizione quando verranno rappresentanti sindacali, politici, regionali, a chiedere un pezzo della torta? Voi sarete costretto a darla egualmente ai cantieri che producono più economicamente come a quelli che lavorano in pesantissimo passivo.

Queste le osservazioni che ho ritenuto doveroso sottoporre alla considerazione del Senato. Il mio ordine del giorno esprime questi dubbi e viene in soccorso alla non contestata buona volontà del Ministro, perchè invita il Ministro della marina mercantile e con lui quello dell'industria e commercio, che è pure particolarmente interessato all'attuazione di questa legge, ad attenersi — nell'applicazione dei provvedimenti in corso — a criteri ed a norme che, stimolando la concorrenza tra i vari cantieri, costringano quelli meno efficienti e più costosi al perfezionamento tecnico dei loro impianti ed al risanamento economico della loro gestione. Attraverso l'accenno « tenuto conto della libera contrattazione », se bene utilizzato, forse il Ministro potrà riuscire a spingere i cantieri a migliorare il loro regime di produzione.

Nello stesso tempo io credo che il Senato non possa più oltre consentire che l'organizzazione della Finmare resti quale oggi è. Essa va rinnovata e migliorata. Del resto la stessa

Carta costituzionale ci impegna a questo: perchè la legge del 1936, che regolava i servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, conferisce alla Società Finmare il diritto di ottenere da parte del Governo oltre l'integrazione dei loro bilanci, nel senso di assicurare il 4 per cento di interessi al capitale sociale — e questo è trascurabile cosa in lire attuali — anche e soprattutto il saldo delle loro passività di esercizio. Ciò è in contrasto con la Costituzione perchè il Governo non può impegnarsi a spese e pagamenti senza che vi sia una corrispondente somma preventivata in bilancio. La revisione della legge della Finmare, servirà, in pratica, a costituire un vero incoraggiamento alla sua ripresa e al suo sviluppo in quanto metterà tutte le società in una gara di emulazione anche coll'armamento libero Non c'è nessuna giustificazione a che una società abbia il bilancio attivo e che altre continuino a presentare grosse passività all'Erario. Bisogna che tutti gli amministratori di queste società sentano il dovere di essere avari quando si tratta di amministrare il denaro che è di tutti i contribuenti.

Onorevoli colleghi, io ho fatto queste osservazioni, ma non propongo emendamenti Sono però dolente che il Senato sia costretto, dalla pressione delle necessità cantieristiche e da considerazioni d'opportunità parlamentare, ad approvare la legge senza quelle modificazioni che sarebbero state anche utili, nella applicazione dei provvedimenti, al non facile compito dell'onorevole Ministro.

Mi auguro che sia possibile presto discutere in Senato un'altra legge per nuove costruzioni navali che sia più completa e più integrativa di questa, come l'onorevole Saragat ci ha lasciato sperare: e che essa serva realmente al risanamento dei cantieri e provveda alla maggiore integrazione qualitativa della nostra marina mercantile, nella libertà di iniziativa, nella solidarietà degli sforzi, nella onesta e fattiva concorrenza di quanti sentono che dal mare l'Italia potrà trarre frutti di prosperità nel lavoro.

Concludendo, onorevoli colleghi, io mi auguro che voi vogliate approvare il mio ordine del giorno associandovi alle parole di chiusura. « Il Senato, auspicando che nella concordia e nella collaborazione di tutte le categorie degli armatori, dei costruttori e della gente del mare, col consapevole concorso del Governo, si possa rapidamente provvedere al potenziamento della Marina mercantile italiana, saluta quanti danno energie, lavoro e fede all'avvenire del nostro popolo sul mare » (*Vivi applausi dal centro e da destra. Molte congratulazioni*).

Presidenza del Presidente BONOMI

LANZETTA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito con molta attenzione quello che ha detto ultimamente il collega Cappa perchè convinto che, alla stregua della sua competenza, egli non poteva dire che delle cose molto interessanti, anche se non tutte accettabili. Infatti le ha dette Ma le parole di Cappa mi hanno fatto ricordare che in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile io ebbi a mettere in evidenza alcuni elementi che, ripudiati nettamente in quel momento, oggi ritornano nella discussione con un certo favore. Allora il mio intervento urtò la suscettibilità di molti. Urtò la suscettibilità dei ceti armatoriali ed anche dell'onorevole Ministro Un giornale della composizione ministeriale ritenne perfino risibile il mio discorso tanto esso andava oltre la linea già tracciata dai discorsi dei sostenitori delle tesi governative. Ma oggi quegli stessi motivi ritornano e devo compiacermi che anche l'onorevole Ministro non sembra avere dimenticato alcune delle nostre sollecitazioni.

Precisamente sostenni allora che il problema della Marina mercantile non era un problema da esaminarsi solo su piano strettamente economico, bensì preminentemente su piano sociale Sostenni pure che il problema del potenziamento della marina mercantile è legato intimamente al potenziamento dell'industria cantieristica e da questo condizionata. Ricordo che mi si fece notare che i cantieri navali erano tenuti dall'I.R.I. e che quindi non vi era responsabilità di questo o di quello. Il fatto che i cantieri siano in gran parte dell'I.R.I. non significa però che essi non debbano essere messi in efficienza. Allora io misi in evidenza che la riorganizzazione dei cantieri doveva

essere vista alla stregua non della mentalità di coloro che sostenevano che si dovessero licenziare operai per diminuire le spese, ma di quella di coloro che sostenevano che i cantieri italiani erano inadeguati al compito loro per difetto originario di organizzazione. E sono lieto che oggi finalmente anche l'onorevole Cappa abbia detto, facendo eco, se me lo permette, a quello che io avevo affermato in ottobre, che il vizio originario dei nostri cantieri è inerente al fatto che prima vivevano all'ombra e a spese delle commesse della marina da guerra. Venute a cessare tali commesse, l'attuale disagio ne discende come logica conseguenza. Oggi vedo con piacere che il problema dei cantieri diventa un problema di piano eminente e che molti, più o meno, ricercano le vie della risoluzione, sia pure parziale Lo stesso disegno di legge ha l'aria, dico l'aria soltanto, di volere, un po' direttamente ed un po' indirettamente, contribuire al potenziamento dei cantieri. Affermavo ad ottobre, in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, che il problema finanziario per la risoluzione del problema del potenziamento della marina stessa, non era da affrontarsi alla stregua degli scarsi mezzi di bilancio, che era irrisorio e che, credo, rimarrà tale, e neppure alla stregua dei fondi E.R.P., troppo ipotecati dagli altri settori e quindi inadeguati ai bisogni della marina mercantile; suggerivo perciò — e sembrò che fosse strano ed inattuale il mio suggerimento — che, per potenziare la marina, era necessario far ricorso ad un prestito straordinario che avesse come presupposto una forte sollecitazione della pubblica opinione sulla necessità di mettere il problema della marina mercantile in primo piano per risolvere tanti altri problemi della vita italiana Constato con piacere che il collega Cappa, oggi, ha ricordato che risolvere il problema della marina mercantile è effettivamente una cosa necessarissima e che è urgente richiamare l'attenzione di tanti italiani che sono constantemente assenti quando si parla di questo problema In quel momento io notai che scarso era il concorso del pubblico quando si parlava di marina mercantile, e che scarsa era pure la presenza in aula dei colleghi senatori Gli stessi inconvenienti continuano a verificarsi, per quanto in misura un po' ridotta. Comincia insomma a farsi strada l'opinione che questo benedetto problema della marina mercantile bisogna finalmente risolverlo.

Lamentai infine, pure in sede di discussione del bilancio, lo scarso interesse dimostrato dal Governo per la pesca, tanto d'alto mare che costiera e principalmente per la piccola e media pesca Parlando delle esigenze della pesca suggerivo fin da allora che se il 30 per cento doveva darsi per la costruzione degli altri tipi di navi, bisognava che almeno il 50 per cento fosse dato per la costruzione di navi da pesca Oggi sono lieto di constatare che il progetto di legge consacra precisamente questa provvidenza; però debbo anche constatare che non affronta a fondo il problema della costruzione delle navi da pesca o, quando l'affronta — consenta l'onorevole ministro — l'affronta non come lo avrebbe affrontato un ministro che si fosse preoccupato di risolvere un notevole problema sociale.

Sempre in occasione di quella discussione di bilancio conclusi il mio intervento esprimendo la speranza di dovere, in un prossimo avvenire, prendere atto della buona volontà del ministro e di doverci rallegrare di aver dato anche noi, con le nostre critiche di oppositori, un efficace impulso all'azione del Governo. Oggi noi abbiamo visto che ad alcune assicurazioni generiche del Ministro sono seguite delle realizzazioni discretamente concrete· ma non sono ancora quelle realizzazioni che non solo noi, ma tutto il Paese si aspetta.

Il progetto di legge che è sottoposto a noi non risolve certamente il problema della marina non lo risolve nè organicamente, nè in profondità. Non lo risolve organicamente in quanto non traccia delle linee capaci di indicarci un lungo tratto di lavoro da compiere su questo terreno sino al raggiungimento di una mèta conclusiva Non lo tratta in profondità perchè non affronta i problemi connessi e perchè scarsi sono i mezzi finanziari messi a disposizione Il provvedimento che noi siamo chiamati a discutere e sul quale dobbiamo decidere è dunque un semplice provvedimento di contingenza che ha alcuni pregi ed ha molti difetti Ciononostante noi dovremo votarlo, così come è, perchè è necessario che finalmente i cantieri

lavorino e che comincino a marciare le costruzioni navali. Quindi noi voteremo la legge e non presenteremo emendamenti appunto per rendere più sollecita e spedita l'applicazione di essa. Ma fin da ora diciamo che è nostro proposito tornare a discutere più a fondo di queste cose in sede di bilancio della marina, per spingere il Governo a dedicare alla stessa i mezzi più adeguati per affrontare i suoi problemi con la concretezza dovuta. Ma se pur non facciamo la critica minuta della legge non possiamo però sottacere qualche rilievo.

Abbiamo già detto che questo provvedimento è provvisorio, di contingenza, non risolve il problema di fondo del potenziamento della marina italiana. Duecentosessanta mila tonnellate rappresentano una cifra quasi irrisoria di fronte ai milioni di tonnellate che anche nazioni modeste, come la Norvegia, stanno già costruendo. Il disegno di legge non risolve neppure in parte il problema dei cantieri perchè con le commesse nazionali alle quali potranno presto aggiungersi le commesse dell'U.R.S.S. — a proposito delle quali dobbiamo esprimere la nostra considerazione per la missione La Malfa, che ha lavorato con intelligenza, e anche per l'U.R.S.S. che ha rivelato uno spirito amichevole e fraterno nel comprendere le necessità del nostro Paese — non si satura neppure la metà della loro capacità produttiva La relazione è chiara in proposito e documentata. Il disegno di legge non risolve dunque il problema della marina, neppure in senso stretto, anche perchè noi non raggiungeremo con queste 260.000 tonnellate il coefficiente anteguerra, mentre altri Paesi ci stanno sopravanzando, e perchè arriveremo sui mercati in ritardo rispetto ad altre nazioni che forse finiranno per prendere permanentemente il posto lasciato da noi Quindi è necessario affrettarci a lavorare

Fra i difetti sostanziali della legge vi è poi l'eccessivo intervento dello Stato. Lo Stato deve intervenire indubbiamente, onorevole Ministro. In momenti in cui la macchina dell'economia non si muove, lo Stato deve sollecitarla, ma deve sollecitarla con spinte adeguate. In altri termini quando l'interesse generale è condizionato dall'attività dei privati è logico che lo Stato compia dei sacrifici. Ma deve compierli nella misura strettamente necessaria. Il Ministro Saragat forse non ha bisogno dei nostri consigli al riguardo, perchè da vecchia data si occupa di questi problemi. Ebbene, non sembra a lui che effettivamente il 30 per cento di intervento statale in contanti, senza tener conto delle altre provvidenze, specie se questo intervento è indiscriminato, sia eccessivo? Io mi spiegherei che un intervento tanto massiccio fosse fatto solo a favore della Finmare. Si tratta di una azienda che in sostanza appartiene allo Stato, ed allora l'intervento dello Stato avverrebbe a favore dell'interesse della generalità, ma quando indiscriminatamente si assistono la Finmare e l'armamento privato, il contributo che lo Stato dà ai privati non ritorna alla collettività se non in minima parte! Debbo pertanto criticare l'eccessivo intervento statale

Rilevava l'onorevole Ferrari che nella partita del « dare » dello Stato figurano molte voci e nella partita « avere » non figura quasi niente. Questa è la realtà e a un Ministro socialista non si può fare a meno di porre queste questioni

Dicevo dunque che difetto sostanziale della legge è la generalizzazione dell'intervento statale: sullo stesso piano l'armatore privato e la Finmare, sullo stesso piano i cantieri privati e i cantieri dello Stato. Anche il non sufficientemente chiaro intervento a favore della Cooperativa « Garibaldi », checchè ne abbia detto il collega Cappa, è per noi motivo di giusta critica Infine come non criticare la posizione di privilegio, quando si va nel settore pesca, a favore dei capitalisti della pesca?

Numerosi qui in Senato sono i colleghi che si occupano di pesca e particolarmente di questi colleghi intendo sollecitare l'attenzione. La pesca è tenuta dai grossi capitalisti quando è grossa pesca, e grossa pesca è quella detta oceanica, mentre quella mediterranea, d'altura e costiera, è fatta da gente che ha un po' di capitale e principalmente dà molto lavoro Assorbente addirittura è la partecipazione del lavoro quando si tratta di piccola pesca. In questo progetto è fatta una condizione di sfavore per la piccola e media pesca ed è fatta una condizione di grande favore per la pesca

oceanica. Quindi l'intervento dello Stato non si esercita neppure alla pari per i piccoli, i medi ed i grossi pescatori; si esercita principalmente a favore dei grossi capitalisti.

L'esame della tabella annessa alla legge forse sarà sfuggita a quelli che non hanno una particolare competenza in questa materia, ma la tabella 1ª, nota 4ª (onorevole Tartufoli, richiamo l'attenzione del vostro settore su questo argomento), stabilisce a favore della pesca oceanica, che non è la pesca dei nostri mari, non è la piccola e media pesca, di cui anche voi insieme con me vi occupate e di cui ci occupammo di recente a Napoli insieme col Sottosegretario onorevole Salerno, dei veri e propri privilegi. Il 25 per cento di aumento del contributo di ammortamento è previsto per la pesca oceanica Inoltre nella legge è stabilito che quando gli scafi sono di legno — e la nostra piccola e media pesca è fatta di scafi di legno — il contributo dello Stato è ridotto del 15 per cento. Ed è stabilita ancora un'altra cosa: che, quando le navi da pesca oceanica superano le 500 tonnellate, il che significa che ciò riguarda le navi più ricche, quelle che rendono di più, allora esse hanno un contributo particolare per gli impianti di illuminazione e gli impianti dei frigoriferi. Quindi, quando in questa legge si parla di pesca, se ne parla stabilendo dei privilegi a favore della pesca dei ricchi. Questa è la verità!

Articolo 26 della legge. Anche questo è un articolo che ha fatto discutere parecchio; ne ha discusso il senatore Cappa recentemente; non mi pare che ne abbia parlato esaurientemente il relatore Casardi, e noi ci auguriamo che egli ne riparli L'articolo 26, così come era formulato, stabiliva un finanziamento particolare per coloro che avevano perduto per contingenze di guerra delle navi, ma queste navi non dovevano essere di stazza superiore alle 150 tonnellate. Quindi si trattava di povera gente. E stabiliva una cifra di 500 milioni soltanto: dinanzi alla Camera dei deputati i 500 milioni sono diventati un miliardo: onorevole Ministro, un miliardo è ancora insufficiente per provvedere a questo, e noi ci auguriamo che, con provvedimenti successivi, voi provvederete a risolvere questo problema che è un problema angoscioso, problema che voi non potrete risolvere neppure unendo parecchi interessati insieme per costruire navi di stazza superiori a 600 tonnellate. Non è possibile farlo. I piccoli pescatori sono anche dei portatori di capitale, ma sono più lavoratori che capitalisti Il giorno in cui li riuniste, ammesso che voi possiate riunirli insieme, per ragioni di dislocazione, di ubicazione delle loro case, a che cosa avreste dato vita? Avreste dato vita ad una entità economica in cui questi uomini di lavoro diventerebbero soltanto dei capitalisti, che presto finirebbero per essere divorati da capitalisti più grossi e più accorti.

Il piccolo proprietario di una nave di stazza non superiore alle 150 tonnellate deve tornare a fare il piccolo pescatore, il piccolo navigatore. Non è vero che egli non abbia possibilità di vita Il giorno in cui i traffici del Mediterraneo saranno riaperti, i nostri piccoli pescatori torneranno a pescare a Tunisi e a Pelagosa, i nostri piccoli navigatori torneranno carichi di merce dai tanti paesi del levante.

Quindi vi sollecitiamo a provvedere con provvedimenti supplementari a risolvere questo problema e dovendo risolverlo raccomandiamo di tener conto dei più volenterosi, che hanno già costruito indebitandosi fino ai capelli. Questi non possono tirare avanti per eccesso di debiti, per eccesso di interessi passivi. Molti hanno già costruito per amore del loro lavoro, ma sono ridotti in condizioni precarie Voi non potete fare un trattamento di disfavore a carico di costoro. Inoltre è necessaria un'altra distinzione. Vi è chi ha perduta la piccola nave in avventure arrischiate sotto il miraggio di alti noli, e vi è chi ha perduto la nave senza alcun concorso di volontà nel rischio. Vi è ad esempio il caso di chi abbia perduto la nave che gli era stata requisita.

Parlando ancora dell'articolo 26, veniamo alla « Garibaldi » La « Garibaldi » ha urtato la suscettibilità del senatore Cappa anche se egli, poi, con amabile sorriso, ne ha trattato Essa costituisce una spina al cuore dell'onorevole Cappa.

Non ce ne meravigliamo perchè la sua mentalità è diversa dalla nostra. Egli vede le cose sotto il profilo degli interessi dei suoi armatori, noi le vediamo sotto un profilo sociale.

La « Garibaldi » ha rappresentato nell'altro dopo guerra un esempio meraviglioso di lavoro associato sul mare; in tutto il mondo la « Garibaldi » ha rappresentato un esempio ed ancora oggi è qualcosa di significativo e noi ci sentiamo legati ad essa.

Se il Ministro Saragat ritiene di essere ancora socialista — cosa che indubbiamente io non voglio in questo momento negare — se egli ritiene a buon diritto di essere un buon socialista, non posso fare a meno di dirgli che lo vorrò vedere alla prova.

CAPPA. Io ho sempre trattato bene la « Garibaldi »; le ho fatto avere 500 milioni.

LANZETTA. I 500 milioni del fondo A.U.S.A. erano insufficienti, e poi non sono stati dati a tempo, tanto è vero che Giulietti si è lamentato allora e si lamenta ancora oggi.

Noi dobbiamo mettere la « Garibaldi » in condizione di lavorare. Io non voglio dire che nel progetto di legge si sia voluto darle maliziosamente qualcosa per poi metterla in condizione di morire; ma è necessario che la « Garibaldi » risolva i suoi problemi di cui ha parlato molto sistematicamente ma con molta precisione il collega Ferrari Riduzione della garanzia ipotecaria sulla « Bixio »; somme sufficienti; interessi passivi che non debbono gravare. Altrimenti non potrà vivere. Non basta metterla in condizione di ricostruire lo scafo È necessaria anche la trasformazione in nave mista, merci e passeggeri

Onorevoli colleghi, se l'articolo 26 prevede il mantenimento dei 500 milioni del fondo A.U.S.A., bisogna osservare che indubbiamente non si tratta di una concessione nuova, ma di una semplice riconferma di una vecchia concessione. Di nuovo nell'articolo 26 c'è soltanto un miliardo e bisogna arrivare al completamento dei lavori. Dando soltanto un miliardo, non si dà certo la possibilità di giungere al termine.

Noi siamo convinti che il Ministro Saragat terrà conto, nell'applicazione della legge, delle necessità della « Garibaldi » che deve essere messa in condizione non soltanto di ricostruire interamente la sua nave, ma anche di poterla azionare, riaffermando quella capacità lavorativa della gente di mare di cui noi ci siamo sempre onorati.

E passo al problema dei cantieri meridionali. Dei cantieri in genere hanno parlato molti e ne ha parlato anche il relatore onorevole Casardi che ha scritto: « la legge non risolve il problema dei cantieri; quando i cantieri avranno lavorato completamente, avranno assorbito 25 mila operai dei 70 mila interessati in questi lavori ».

Neanche i cantieri meridionali risolvono interamente il loro problema; anche stando alle cifre che ci ha presentato il collega Cappa noi non possiamo trarre la conclusione che i cantieri meridionali risolvano in pieno il loro problema. Hanno capacità di produrre 51 mila tonnellate all'anno, ne produranno 39 mila: *ergo* c'è ancora uno spazio vitale che dovrebbe essere colmato.

I cantieri meridionali in sostanza sono una piccola nota industriale in un paese non industriale in cui la gente non gode di quel tal benessere di cui godono quelli che vivono negli ambienti industriali e commerciali del Nord. Quindi questi cantieri meridionali, che usufruiranno in gran parte di materiali preparati altrove, non avranno il 30 per cento delle costruzioni secondo la comune opinione, ma ne avranno il 18 o il 20 per cento. So che il collega Genco parlando darà cifre più chiare, precise e definitive e quindi non è necessario che io mi soffermi ancora su ciò. Dico solo che il disegno di legge non parla di una cifra percentuale fissa ma dice: « ... non inferiore al 30 per cento ». Noi ci auguriamo che invece del 30 per cento nominale, che si riduce al 18 per cento effettivo, sia almeno il 50 per cento nominale che si riduca al 30 per cento effettivo. Comunque noi speriamo che i cantieri meridionali messi nella condizione di lavorare diano la dimostrazione di saper lavorare. E concludo: mentre il senatore Cappa ha lamentato che il Ministro avrà molti poteri in virtù di questa legge ed ha richiesto che egli dia assicurazione di trattare alla pari l'armamento privato e la Finmare, noi diciamo che dato che dobbiamo subire questa legge così

come è fatta, ci compiacciamo una volta tanto che il Ministro abbia molti poteri. Il Ministro durante l'elaborazione della legge non si è certamente dimostrato socialista perchè ha fatto larghe concessioni ai ceti armatoriali, con concezione liberistica. Speriamo si ricordi di essere socialista nell'applicazione della legge. Egli ha molti poteri: raddrizzi nell'applicazione le gambe di questa legge insufficiente e storta. L'altra volta, parlando qui, noi ci augurammo di poter in un domani prossimo compiacerci dell'opera del Ministro e compiacerci con noi che criticando il Ministro l'avevamo spinto a ben lavorare. Oggi io riconfermo la speranza e l'augurio. Speriamo che, dovendo riparlare di questa legge e della sua esecuzione, dovremo compiacerci di quello che il Ministro avrà fatto e dovremo compiacerci al tempo stesso con noi per averlo pungolato in sede di discussione e per averlo pungolato ancora durante il corso dell'applicazione della legge. *(Applausi).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tartufoli. Ne ha facoltà.

TARTUFOLI. Brevissime parole, onorevoli colleghi. Non posso prescindere da un mio particolare intervento in questa discussione perchè non posso non rifarmi a quanto in altre occasioni ho detto qui in quest'Aula a difesa ed a sostegno dei problemi della marina peschereccia del nostro Adriatico. D'altra parte, or sono pochi giorni, il Sottosegretario Salerno è venuto a vedere le nostre spiaggie, è entrato in contatto con la nostra popolazione marinara. Egli ha parlato così con i rudi pescatori, magari analfabeti, delle nostre spiaggie e dei nostri ingrati porti. Egli ha parlato con le donne in gramaglie per i nostri marinai che anche di recente hanno pagato con la vita il loro sforzo di lavoro diuturno, il loro coraggio e il rischio che la marina da pesca comporta particolarmente in questo momento nel nostro Adriatico per tutte le complesse ragioni che sappiamo. Ed è appunto per riecheggiare qui ancora una volta quelle che sono state le affermazioni, le richieste e le aspettazioni, di questa gente marinara, che io mi permetto questo particolare intervento, limitando quindi le mie considerazioni soltanto al particolare settore che mi sta a cuore e mi interessa. Il Sottosegretario Salerno ha sentito che cosa i nostri marinai attendono, ha sentito quello che essi dicevano: vogliamo ancora il nostro naviglio, vogliamo ancora essere messi in grado di poter tornare a pescare. Il naviglio perduto o requisito o distrutto dalla guerra era l'unico istrumento del nostro lavoro. Gli indennizzi non ci sono stati pagati ancora o, se ci sono stati pagati, sono inficiati da quella malaugurata impostazione della legge del 1935, che abbiamo già considerato in sede di bilancio della Marina mercantile, che non consente di fare giustizia. Il provvedimento attuale quindi io lo considero come una possibilità di cominciare a fare qualche cosa per questa gente marinara modesta che attende di essere aiutata a rifarsi il proprio mezzo di vita. Il senatore Lanzetta ha detto molto bene che noi ci troviamo davanti ad un progetto che indubbiamente, se fosse venuto prima al Senato, avremmo cercato, d'accordo col Ministro ed in sede di Commissione, di articolare diversamente. Se noi oggi l'accettiamo così come è, è perchè ancora una volta facciamo atto di omaggio e di rispetto alla necessità di far presto, perchè sappiamo che i cantieri debbono riprendere il loro lavoro, perchè tante maestranze lo attendono con ansietà.

Noi quindi accettiamo il fatto compiuto perchè sappiamo che se emendiamo o introduciamo delle modifiche, il progetto dovrà tornare alla Camera e si perderebbe così ancora del tempo prezioso.

E qui mi permetto di affermare che bisogna, una buona volta, rapidamente affrontare e risolvere questo problema. Bisogna che le Commissioni parlamentari del Senato e della Camera cerchino di lavorare in sincronia per poter portare così i progetti di legge avvicinati nelle tesi, altrimenti o perdiamo del tempo facendo a balzelloni tra una Camera e l'altra, o ci troviamo nella condizione di dover subire: e siccome noi, in genere, siamo quel ramo del Parlamento che agisce per secondo, dobbiamo subire anche i difetti che il primo avesse lasciati. Questo, detto tra parentesi.

DE LUCA. Ma questo dipende da noi.

TARTUFOLI. D'accordo, dipende da noi: ma troviamo le soluzioni. Io, per mio conto, sono dei mesi che sto predicando che se ci

mettiamo un po' di buona volontà questo problema possiamo risolverlo, e lo possiamo risolvere solo se mettiamo in azione simultanea, in sincronia, l'attività delle Commissioni parlamentari, quando si esaminano i progetti di legge.

Comunque, torno all'argomento perchè voglio fare delle compensazioni ai discorsi più lunghi di quello che farò io, per non tediarvi oltre certi determinati limiti.

Debbo far rilevare al Ministro della marina mercantile che questo disegno di legge dà la possibilità di iniziare quella politica di giustizia e di riparazione, che la marina da pesca si attende, quale l'ha delineata il collega Lanzetta. Non la pesca di alto mare, oceanica, perchè a noi non interessa; a noi interessa quella marina che porta i nostri marinai a rischiare nell'Adriatico o nel Mediterraneo, a fare diuturnamente il loro dovere, e che ci arreca quel gettito costante di pesce fresco che ci dà la possibilità di mangiarlo con godimento, anche quando ci troviamo lontani dalle spiagge dove si pesca, e da dove questo pesce viene trasferito e raccolto.

Quindi io ho presentato e formulato un ordine del giorno nel quale affermo determinati concetti. Primo: non è possibile che non si faccia un'affermazione netta per mettere il Ministro nelle condizioni di resistere comunque a tutte le pressioni che gli perverranno domani dai più forti e più attrezzati, per ottenere che la maggior parte dei fondi a disposizione vadano proprio verso i più forti e i più attrezzati. Quello che mi spaventa in questa particolare materia è l'incapacità che ha il piccolo marinaio, la povera gente, l'artigiano del mare. di sapersi innestare nel meccanismo sempre difficile della legge, nella complessità della pratica burocratica; ed allora cosa succede? Che siccome i fondi sono insufficienti chi arriva prima arriva bene, e gli altri restano a terra. Io reagisco contro questa situazione penosa che si ripete in tanti settori.

Si capisce, so perfettamente che le leggi esigono delle modalità di procedura complesse. Si tratta di spendere il denaro dello Stato, dobbiamo spenderlo accuratamente, i documenti vanno esibiti; ma non posso non prevedere che chi correrà di più sarà chi ha più mezzi a disposizione, sarà chi avrà potuto farsi aiutare dall'esperto o dall'avvocato e resteranno per ultimi quei poveri marinai che invece io intendo aiutare in questo momento con la mia voce qui, riecheggiando la loro, quella voce che l'onorevole Salerno ha ascoltato con tanto interessamento e con tanta passione.

Quindi desidero che il Ministro prenda un impegno tassativo accettando l'ordine del giorno che io ho presentato insieme ad altri colleghi, e l'impegno tassativo è di valersi dei poteri discrezionali che la legge gli dà, perchè l'articolo 3 che determina la Commissione dà tutte le potestà al Ministro. Basta vedere come essa è composta e chi sono gli elementi che la costituiscono. Quindi vogliamo questo impegno da parte sua di destinare a priori, in partenza, perchè resti ipotecata intangibilmente per la ricostruzione del naviglio da pesca, una parte cospicua dei fondi che riguardano le materie previste dall'articolo 2, e il complesso delle provvidenze relative all'articolo 26, cioè quel miliardo che dovrebbe servire per finanziare quanto è necessario per la ricostruzione.

Il cabotaggio mi interessa molto poco anche perchè siamo in un regime di saturazione dei bisogni; in questo settore della pesca invece non vi è saturazione, perchè più peschiamo più c'è pesce da pescare. Impareremo a mangiare più pesce anche nell'interesse fisico della popolazione consumatrice, oltre al fatto che il contributo della pesca servirà a fare da calmiere a pretese di altri settori. Quindi desidero, signor Ministro, che lei non si limiti a dirmi: « L'ordine del giorno Tartufoli è accettato come raccomandazione ». Noi sappiamo queste raccomandazioni cosa valgono e lo sappiamo pure quando vi mandiamo una letterina e riceviamo la solita stereotipata risposta. Noi desideriamo un impegno da parte vostra che rappresenti una ipoteca morale per la nostra gente del mare che lavora e che soffre e che ha diritto di avere da noi, in questo momento, un aiuto, anche perchè dobbiamo fare giustizia e vedere di ripristinare quelle 25 mila tonnellate di naviglio che sono state distrutte, o che non si sa dove siano andate

a finire e di cui non si è occupato nessuno fino ad ora.

Questo è quanto desideravo dire e l'ho detto come lo sentivo, con tutto il cuore e con tutto l'amore che porto a questa gente che lavora e soffre e che attende da noi una buona volta giustizia. *(Vivi applausi da tutti i settori).*

Presidenza
del Vice presidente ALBERTI ANTONIO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Genco. Ne ha facoltà.

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io ringrazio prima di tutto l'onorevole Cappa che nel suo brillante, completo discorso ha lealmente riconosciuto, sia pure in ritardo, dopo le animate discussioni svolte in Commissione, che la quota assegnata dall'ultimo comma dell'articolo 2 del presente disegno di legge ai cantieri dell'Italia meridionale, nella misura del 30 per cento, è inferiore alla capacità produttiva degli stessi cantieri; ma poichè non resti nel Paese e nel Senato l'opinione che i cantieri meridionali abbiano fatto la parte del leone...

TARTUFOLI. Come sempre! *(Ilarità).*

GENCO. ... e poichè soprattutto non si faccia strada la convinzione che noi meridionali siamo dei molesti pitocchi e che quel che ci si dà sia frutto della liberalità altrui, di cui noi non sempre siamo meritevoli, voglio sottolineare alcune cifre atte a dimostrare che il trattamento fatto ai nostri cantieri non rappresenta un atto di favoritismo, ma un minimo inteso ad evitare che i nostri cantieri subiscano una crisi forse fatale. Dirò subito che i cantieri dell'Italia meridionale hanno dodici scali sui 58 scali esistenti in tutta Italia, per la capacità di 10 mila tonnellate ed oltre. La capacità produttiva giornaliera in tonnellate di scafo, per i principali cantieri italiani risulta la seguente:

Cantieri del Nord: Società Ansaldo (cantieri di Sestri e di Voltri) tonnellate 120; Società Cantieri del Tirreno (Riva Trigoso) tonnellate 75; Società Odero Terni Orlando (cantieri di Spezia e Livorno) tonnellate 80; Società Cantieri Riuniti dell'Adriatico (cantieri di Trieste, Monfalcone e Muggia) tonn. 150; Cantieri del Mediterraneo (Pietra Ligure) tonnellate 12; Società Breda (cantiere di Mestre) tonnellate 40; Cantieri Navali Riuniti (cantieri di Ancona) tonnellate 30.

Cantieri del Sud: Cantieri di Palermo, tonnellate 30; Navalmeccanica (cantieri di Napoli e Castellammare) tonnellate 40; Cantieri di Taranto, tonnellate 55.

Da ciò ricaviamo che in complesso i cantieri del Nord producono tonnellate 507 in confronto delle tonnellate 125 dei cantieri del Sud, su di una capacità totale di tonnellate 632, con una proporzione che raggiunge il 20 per cento. Escludendo dal computo i cantieri riuniti dell'Adriatico (cantieri di Trieste e Muggia per 57 tonnellate al giorno) tale percentuale si eleva al 22 per cento.

I dipendenti dei cantieri erano, alle fine del 1947, i seguenti:

Società Ansaldo, 6315; cantieri del Tirreno, 3200; Odero Terni Orlando, 6120; Cantieri Riuniti Adriatico, 7920; Cantieri del Mediterraneo, 620; Società Breda, 2150; Cantieri Navali Riuniti: ad Ancona 1300, a Palermo 1600; Navalmeccanica, 4800; Cantieri di Taranto, 3.300; con un totale di 27 625 dipendenti dei cantieri del Nord e di 9.700 dipendenti dei cantieri del Sud.

Questi numeri non hanno certamente, dalla fine del 1947 ad oggi, subìto delle apprezzabili variazioni Da essi risulta che la percentuale dei dipendenti dei cantieri meridionali, rispetto al totale, è di 9700 su 37.325, pari al 26 per cento. Questa percentuale supera il 28 per cento e si avvicina al 30 per cento quando si escludono gli operai dipendenti dai cantieri di Trieste e di Muggia.

Risulta quindi inesatto quello che è stato talvolta affermato, che la potenzialità dei cantieri meridionali, sia inferiore al 20 per cento di quella globale: qualcuno ha anche sostenuto il 15. Essa è del 22 per cento circa, e tale percentuale sale a circa il 30 per cento quando ci si riferisce alla mano d'opera impiegata.

Al Mezzogiorno verrebbe assegnato, secondo l'emendamento all'articolo 2 approvato dalla Camera dei deputati, il 30 per cento del tonnellaggio globale di 260 mila tonnellate di

stazza lorda, previsto dal piano Saragat, da eseguirsi in tre anni, ossia un totale di 78 mila tonnellate. Queste 78 mila tonnellate corrispondono, grosso modo, ad un peso scafo di 33 mila tonnellate che i cantieri meridionali dovrebbero allestire in tre anni, in ragione di circa 11 mila tonnellate di scafo all'anno. La capacità annua dei cantieri meridionali, tenuto conto della produzione giornaliera predetta, di 125 tonnellate giornaliere per trecento giornate lavorative all'anno, risulta di 37 mila 500 tonnellate di scafo, ed è quindi una capacità assai maggiore di quella che i predetti cantieri dovrebbero svolgere.

Il costo di una nave può suddividersi nelle seguente voci: costo materiali (semilavorati di acciaio, lamiere e profilati) pari al 28 per cento; costo della mano d'opera di cantiere, 35 per cento; costo prodotti finiti (apparati motori, pompe, apparecchiature elettriche ecc.), pari al 37 per cento.

È noto che i semilavorati di acciaio (lamiere e profilati) vengono in massima parte prodotti dall'industria del Nord, ad eccezione di piccoli quantitativi che possono essere forniti dalle acciaierie di Torre Annunziata e di Bagnoli. I prodotti finiti (apparati motori, pompe, macchinari ausiliari di scafo e di apparato motore, timonerie, apparecchiature elettriche ecc.) vengono forniti praticamente nella loro totalità dall'industria settentrionale.

Resta quindi per il Mezzogiorno la sola mano d'opera di cantiere la quale, nella migliore ipotesi, non supererà mai il 40 per cento dell'importo delle costruzioni. Al meridione non resterà pertanto che il 40 per cento del 30 per cento dell'ammontare dei lavori, ossia solo il 12 per cento, mentre il rimanente 88 per cento verrà assorbito dall'Italia settentrionale La quota del 30 per cento risulta quindi inadeguata e soltanto nominale: certamente non eccessiva.

Per quanto riguarda poi il maggiore costo delle costruzioni del Sud in relazione al maggior costo dei trasporti dei macchinari e prodotti finiti del Nord, si può ritenere che i cantieri del Sud sopporteranno, per il complesso delle 78 mila tonnellate, un maggior onere di circa 130 milioni, pari allo 0,5 per cento dell'importo dei lavori. Tale percentuale è così esigua che non può certo giocare come determinante nella importante questione, nè è da ritenere che i cantieri vogliano rivalersene.

A mio avviso, oltre alle considerazioni di cui sopra, che dimostrano chiaramente l'insufficienza della quota del 30 per cento — ecco perchè nell'emendamento è stato detto « non meno del 30 per cento » — va anche tenuto presente che i cantieri del Nord hanno in corso attualmente numerose commesse per l'estero, mentre i cantieri meridionali trovansi ad essere quasi completamente, se non del tutto, sprovvisti di lavoro e sono inattivi ed in condizioni di chiudersi.

Dopo di che, sia ben chiaro come con la presente legge non sia stato assegnato ai nostri cantieri, onorevole Cappa, tutto il lavoro di cui sono capaci e come il 30 per cento previsto è solo nominale, mentre la quota effettiva è del 12 per cento.

I nostri cantieri hanno mezzi di opera e masse che non sono inferiori a quelle delle altre parti d'Italia, che hanno già dato prova delle loro capacità, costruendo parte della nostra gloriosa marina militare e che da questa legge attendono di riprendere il loro lavoro, anche in parte, e di acquistare così la tranquillità del loro avvenire e del pane per le loro povere famiglie. Io saluto in loro le laboriose popolazioni del Mezzogiorno, che l'improvviso ed unanime amore per il Mezzogiorno sperano di vedere tradotto in fatti che segnino la fine della sua ormai secolare inferiorità. Ed un saluto vada ai nostri marinai e pescatori di tutta Italia, ma particolarmente della mia Puglia, che da molti secoli portano in giro nei mari del mondo e dell'Oriente le gloriose caravelle che diffusero e resero venerato nei paesi di levante il nome del nostro glorioso San Nicola di Bari.

E al senatore ammiraglio Casardi, valoroso figlio della nostra industre città marinara Barletta, un saluto ed un ringraziamento per la sua splendida, lucida, completa relazione, un saluto che vuol essere auspicio di migliori fortune per tutte le nostre belle città marinare. *(Applausi e congratulazioni).*

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è stata presentata la seguente mozione:

Ai Ministri del tesoro e delle finanze. Con riferimento alla discussione dello scorso ottobre sui bilanci finanziari ed a recenti dichiarazioni del Ministro del tesoro; ed in considerazione della opportunità che il Parlamento abbia modo di rendersi sempre conto d'ogni gestione dallo Stato delegata ad altri Enti;

si invita il Governo a disporre:

a) che sia comunicato l'elenco completo dei detti Enti;

b) che ciascuno d'essi faccia regolare consegna alla biblioteca del Senato e a quella della Camera, d'ogni relazione, bilancio ecc. da esso pubblicato (il che del resto è conforme a disposizioni tuttora vigenti ma non rispettate).

RICCI Federico, PARRI, BERGMANN.

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Comunico, inoltre, che sono state presentate alla Presidenza le seguenti interpellanze:

Al Ministro dell'agricoltura per sapere con quali criteri, tra loro coordinati, il Governo intenda dar corso, come è necessario, alle riforme tracciate dall'articolo 42 della Costituzione, « al fine di seguire il razionale sfruttamento del suolo e stabilire equi rapporti sociali » ritenuto che a tal fine, senza alterare le unità aziendali che rispondono ad esigenze tecniche e le coltivazioni già razionali, non si dovrà esitare ad espropriare i latifondi ed i terreni mal coltivati, assegnandoli a contadini singoli o possibilmente associati, con forme di assistenza e di cooperazione per assicurarne la migliore utilizzazione — che quanto ai contratti agrari, se si deve impedire che il proprietario licenzi ad arbitrio i mezzadri ed i fittavoli diretti coltivatori non bisogna irrigidire la situazione degli attuali detentori di contratto, in contrasto a possibili sviluppi della coltivazione ed agli interessi dei braccianti che non potrebbero più diventare mezzadri e fittavoli — che si deve provvedere alla sorte di quei moderni servi della gleba che sono appunto i braccianti portandoli, ove occorra, fuori dalla loro zona come piccoli proprietari o cooperatori su terre espropriate, e facendo sì che a quelli che restano siano dai proprietari di fondi abbastanza estesi concessi pezzi brevi di terra, perchè vi abbiano, quali obbligati o in altro modo, il loro orto ed il loro coltivato — che siano istituite come la Costituzione consente sezioni specializzate di magistrature con esperti agrari delle due parti; ciò ritenuto, gli interpellanti chiedono che si promuovano adeguati provvedimenti legislativi.

RUINI, GASPAROTTO, PARATORE, REALE Vito.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere quando intenda dare attuazione all'ultimo comma dell'articolo 100 della Costituzione che prescrive che sia con legge assicurata l'indipendenza del Consiglio di Stato e della Corte dei conti e dei loro componenti.

Ritenuto che negli articoli 5 del Testo Unico del Consiglio di Stato e 8 di quello della Corte dei conti sono, per la rimozione dei componenti dei due collegi, indicati criteri che possono essere abbinati e rafforzati, estendendoli anche alle nomine per posti non riservati a concorso, e cioè i criteri del parere conforme degli uffici di Presidenza delle due Camere, assieme riuniti, e del parere di ciascuno di due collegi e di un Comitato composto dei presidenti, dei presidenti di sezione, e di due o quattro consiglieri nominati dal Collegio; gli interpellanti chiedono che si provveda alla presentazione del disegno di legge al riguardo.

RUINI, PARATORE, GASPAROTTO, REALE Vito.

Al Ministro del tesoro, per sapere come il Governo intenda attuare l'articolo 47 della Costituzione: « La Repubblica incoraggia e tutela il risparmio in tutte le sue forme, disciplina e controlla l'esercizio del credito ». Ritenuto che (in un Paese come l'Italia, ove l'85 per cento del deposito è presso istituti che

dipendono direttamente o indirettamente dallo Stato) il Comitato interministeriale per il risparmio ed il credito, ricostituito nel 1947, non svolge una politica creditizia che, pur lasciando alle banche la libertà e la responsabilità delle operazioni, adempia i compiti affidati dalla Costituzione e richiesti dalle necessità economiche del Paese; ritenuto che, mentre va evitato il metodo gravoso per l'Erario e tecnicamente inopportuno di finanziamento diretto e concorsi con assunzione del rischio da parte dello Stato, e così pure l'altro metodo pericoloso e difficile della fissazione di autorità dei saggi di interesse per le operazioni delle banche, si può, con la manovra dei risconti della banca centrale, e con metodi analoghi a quelli usati in altri Paesi, agire in modo elastico ed efficiente sul costo del denaro; ritenuto che quanto alle banche in mano dell'I.R.I., su cui non si esercita un effettivo controllo, è da esaminare se (come avviene in Francia) i poteri dell'assemblea degli azionisti siano da affidare al Comitato interministeriale, del quale dovrebbero essere chiamati a far parte i rappresentanti dei due rami del Parlamento, ciò premesso, gli interpellanti chiedono che siano presi adeguati provvedimenti.

RUINI, PARATORE, GASPAROTTO
REALE Vito.

Al Ministro dei trasporti, per sapere quando presenterà al Parlamento un disegno di legge per l'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti, mantenendo con ciò l'impegno assunto in Parlamento, e tenendo conto che anche il recente Congresso dei trasporti con l'intervento dei rappresentanti delle amministrazioni interessate, ha constatato che manca una politica coordinata dei trasporti e che ai relativi servizi sovraintendono quattro Ministeri, con un complesso burocratico eccessivo e costoso. Ritenuto che, mentre converrà prendere in esame il problema della concentrazione dei servizi dei trasporti ferroviari, automobilistici, di navigazione per acqua e per aria in un solo Ministero, come era prima del fascismo, urge intanto istituire il Consiglio superiore dei trasporti, con la partecipazione dei maggiori competenti, perchè coadiuvi il Governo nel coordinare quanto ha attinenza coi trasporti al fine di svolgere una politica organica e rispondente agli interessi nazionali; gli interpellanti chiedono che si proceda nel senso indicato.

RUINI, PARATORE, GASPAROTTO,
REALE VITO.

Annunzio di interrogazioni.

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

MOLINELLI, *segretario:*

Il sottoscritto, mentre plaude al Ministro dei lavori pubblici, che si è recato immediatamente a visitare la frana caduta dalla rupe di San Leo, che ostruisce l'unica strada di accesso al paese (glorioso per il ricordo di Dante « vassi in San Leo », per i templi romanici dell'XI secolo, per il castello — alto, sul masso — ove fu prigione Cagliostro), chiede se, liberate le macerie, permangono ancora imminenti pericoli e quali opere e provvidenze siano poste in atto dal Governo onde scongiurare maggiori iatture e assicurare la salvezza del paese e della popolazione.

FILIPPINI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere che cosa intenda fare il Governo per impedire che la Pietà « Rondanini » di Michelangelo, testè messa in vendita, sia sottratta al patrimonio artistico nazionale.

RUSSO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga opportuno provvedere alla sistemazione in ruolo di funzionari avventizi anziani del Genio civile conformemente a quanto è stato già fatto per quelli dell'Azienda nazionale autonoma strade dipendente dallo stesso Ministero.

MOLINELLI.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri del lavoro e di grazia e giustizia, per conoscere se, in considerazione dei gravi

danni economici e morali apportati alla Nazione e in particolare alle classi meno abbienti, dagli scioperi politici e nei servizi pubblici, il Governo non creda di affrettare la presentazione del disegno di legge da tempo annunciato, concernente l'esercizio del diritto di sciopero, contemplato dall'articolo 40 della Costituzione.

DE GASPERIS, PAGE, TOSELLI, VACCARO, LANZARA, JACINI.

Al Ministro degli esteri, per conoscere se siano stati fatti passi presso il Governo Albanese, ed eventualmente con quale risultato, per ottenere il rilascio di numerosi italiani, che, dopo la fine della guerra, hanno ripetutamente chiesto, ma purtroppo inutilmente, di poter ritornare in Italia.

VISCHIA, GALLETTO, VACCARO, GENCO, BORROMEO, GRAVA, ROMANO ANTONIO, LAVIA, VARRIALE, ZELIOLI, LODATO, TARTUFOLI, GERINI, GIARDINA, DE BOSIO, CARRARA, JACINI.

Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per conoscere perchè si continui tuttora a rinviare il necessario ed urgente adeguamento alla vita delle « competenze » pei commissari di concorsi per le scuole secondarie, disposte dall'articolo 2 del decreto 2 settembre 1946, n. 483 (G. U. 7 gennaio 1947, n. 4).

CIASCA.

Al Ministro dell'interno, per sapere se non ritenga contraria ai princìpi costituzionali che affermano l'autonomia comunale, la pretesa del Prefetto di Pistoia di dare ordini alle amministrazioni municipali circa l'esposizione dei loro labari in occasione di pubbliche manifestazioni.

TERRACINI.

Interrogazione con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere perchè mai il processo a carico di 15 persone che nel gennaio 1947 invasero, saccheggiarono, le sedi dell'« Uomo Qualunque » e della Democrazia cristiana a Rionero in Vulture (Potenza) e ne bruciarono in pubblica strada i mobili, sia scomparso dalla Procura generale di Potenza; perchè esso, ricostituito a seguito di denunzia anonima, si perda in lungaggini procedurali e dopo circa due anni dal reato, sia ben lontano dalla sentenza; ed infine perchè gli indiziati deferiti dai carabinieri per saccheggio, porto abusivo di armi, incendio e devastazione, reati pei quali il Codice contempla mandato obbligatorio di cattura, siano tuttora a piede libero, anzi il loro capo sia stato di recente assunto alla carica di Sindaco del paese.

CIASCA.

PRESIDENTE. Domani 25 febbraio 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. TOZZI CONDIVI ed altri. - Sospensione dell'efficacia del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, concernente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali (261) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. 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 *Urgenza*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

ALLE ORE 16.

I. Interrogazione.

II. Svolgimento delle seguenti interpellanze:

BENEDETTI Tullio. - *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'industria e commercio.* — Circa i loro intendimenti in

merito all'Ente Nazionale per la cellulosa e la carta, le cui attività – secondo quanto è riferito in una memoria a stampa edita a cura di varie organizzazioni interessate – non corrisponderebbe agli scopi che ne determinarono la creazione nè a quelli successivamente affidategli e costituirebbe inoltre un tipico esempio di disordine amministrativo.

BENEDETTI Tullio. – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — In merito alla mancata osservanza delle disposizioni che dovrebbero regolare la pubblicazione dei giornali e sugli intendimenti del Governo in tema di aiuti indiretti alla stampa.

BERLINGUER. – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per conoscere come siano state finora applicate e come si applicheranno per l'avvenire le norme per la pubblicazione dei quotidiani relativamente al numero delle pagine; per conoscere inoltre se siano giustificabili i sistemi di aiuto indiretto a beneficio della stampa favorevole al Governo e quelli che invece si adottano per ostacolare la diffusione della stampa avversaria.

DI GIOVANNI (ZANARDI, FILIPPINI, CARMAGNOLA, MOMIGLIANO). – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Sulla necessità che venga al più presto revocato il provvedimento del C. I. P. che ha autorizzato la pubblicazione bisettimanale dei quotidiani a sei pagine a prezzo invariato (provvedimento contro il quale è insorta recentemente anche l'Associazione Editori Alta Italia) e che sia dato corso ai provvedimenti in favore della stampa periodica, ripetutamente promessi dal Governo e confermati anche dal Sottosegretario di Stato onorevole Andreotti, in occasione del Congresso di San Remo del settembre scorso.

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

IV. Discussione del disegno di legge:

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

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.