6 OTTOBRE 1949

CCLXXVII. SEDUTA

GIOVEDÌ 6 OTTOBRE 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Congedi
Disegni di legge (Trasmissione) 10657
Disegno di legge: «Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal lo luglio 1949 al 30 giugno 1950» (633) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione):
Сарра
Ruggeri 10681
CARBONI 10681
TONELLO 10684
Lamberti 10687
Interpellanza e interrogazioni sul nubifragio del Mezzogiorno (Svolgimento):
Bosco 10658
Tupini, Ministro dei lavori pubblici 10659
Fusco
Bosco Lucarelli 10663
Persico 10665
Voccoli
Lanzara 10667
Franza 10667
Porzio, Vice Presidente del Consiglio dei
Ministri
Interrogazioni (Annunzio) 10689

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Angelini Cesare per giorni 2, Schiavone per giorni 7, Ziino per giorni 8.

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

Trasmissione di disegni di legge.

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

- « Provvedimenti a favore dell'Ente della liberazione della Marca trevigiana » (641);
- «Conversione in legge del decreto legge 19 settembre 1949, n. 632, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione e concernente modifiche in materia di norme riguardanti la negoziazione di valute estere » (642);
- « Conversione in legge del decreto legge 21 settembre 1949, n. 644, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, concernente norme per operare il ragguaglio in lire italiane delle divise estere, ai fini della liquidazione dei diritti ad valorem, della tassa di bollo, della imposta di assicu-

6 OTTOBRE 1949

razione e della relativa imposta generale sull'entrata » (643).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Svolgimento di interpellanza e di interrogazioni sul nubifragio nel Mezzogiorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni che vertono tutte sullo stesso argomento del nubifragio in Campania. Saranno quindi svolte congiuntamente.

L'interpellanza, dei senatori Bosco e Fusco è diretta ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste: « per premurare la presentazione di disegni di legge atti a lenire le conseguenze dei gravissimi danni prodotti dal nubifragio nelle provincie della Campania e per stimolare lo studio e la realizzazione di un piano organico di lavori onde regolare il flusso delle acque meteoriche e il corso dei fiumi a carattere torrentizio » (154).

Le interrogazioni sono le seguenti:

del senatore Bosco Lucarelli (Lepore), al Presidente del Consiglio dei Ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro e dell'agricoltura e foreste: « Per conoscere quali provvidenze intende il Governo adottare a favore della popolazione di Benevento danneggiata dall'inondazione del Calore » (894);

del senatore Persico, ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste: « Sulle provvidenze urgenti e soprattutto su quelle definitive che intendono prendere per sollevare le condizioni delle popolazioni del Mezzogiorno così duramente colpite dal recente nubifragio » (895);

del senatore Voccoli, ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici: « Circa i danni del nubifragio abbattutosi sulla Campania e sui provvedimenti che intendano prendere per lenire i dolori ed i danni di quelle laboriose popolazioni » (896);

del senatore Lanzara, ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura e foreste: « Per conoscere i provvedimenti adottati e da adottare per i gravi danni causati dall'alluvione del 1º corrente nei comuni di Nocera Inferiore e di Nocera Superiore. Per sapere se si ritenga opportuno disporre la sistemazione radicale dell'alveo Cavaiola, che per la insufficiente manutenzione e per la rottura degli argini ha causato tanta rovina, e che nelle condizioni attuali rappresenta un incombente pericolo per le popolazioni dei detti comuni » (897).

A queste interrogazioni, già iscritte all'ordine del giorno, se ne è aggiunta un'altra – pure sullo stesso argomento – presentata testè dal senatore Franza, rivolta ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro e dell'agricoltura e foreste: « per conoscere quali provvidenze il Governo intende adottare a favore delle popolazioni delle provincie di Benevento ed Avellino colpite dal violento nubifragio abbattutosi sulla Campania » (902).

Parlerà prima l'interpellante e – dopo la risposta del Governo – replicherà l'interpellante stesso, ed i presentatori delle interrogazioni potranno dichiarare se sono soddisfatti o meno delle dichiarazioni del Ministro.

Ha facoltà di parlare il senatore Bosco. BOSCO. Nella mia interpellanza non ho creduto nè opportuno nè necessario accennare al problema dei soccorsi urgenti perchè sono sicuro che il Governo, le autorità e i cittadini, in nobile gara di emulazione, stanno facendo quanto è in loro potere per lenire le gravi sofferenze e per far fronte ai più urgenti bisogni.

Ho ritenuto invece opportuno di sollecitare l'annuncio ufficiale che una legge speciale sarà fatta per indennizzare i danni subiti dalle popolazioni che sono rimaste vittime della grave inondazione. Nel momento del pericolo l'istinto di conservazione ci spinge innanzi tutto a salvare la vita, ma, quando il pericolo è passato, resta la dura realtà e in questo caso la dura realtà sono migliaia di famiglie rimaste senza tetto, senza masserizie e senza strumenti di lavoro, specialmente nelle provincie di Benevento e di Caserta. Ecco perchè è urgente e necessario dir subito una parola di conforto a questi derelitti, accendere nel nel loro animo una luce di speranza e dir

6 OTTOBRE 1949

loro che la collettività, in una gara generosa di solidarietà, li assisterà in questa grande sventura. Io sono grato all'onorevole Ministro Tupini di avere accettato che la discussione dell'interpellanza fosse fatta subito dopo la riunione del Consiglio dei Ministri in modo che il Governo potrà dare – come mi auguro – l'annuncio che la legge è in preparazione e il Senato potrà dire al Governo se le misure siano ritenute sufficienti.

Nella seconda parte della mia interpellanza io auspico che al più presto possibile si studi un piano organico di lavori per modo che, ripetendosi questi atti di inclemenza della natura, ne siano mitigate le conseguenze. Non sono di quelli che, quando si verificano delle calamità pubbliche, anche in questi casi fanno rimontare la colpa al Governo. Si tratta di fatti straordinari ed eccezionali; non c'è dubbio però che le conseguenze di essi sarebbero state di minore entità qualora talune opere fossero state eseguite a tempo. Ma io non faccio colpa al Governo di non avere eseguito in tempo ciò che teoricamente si poteva fare prima, perchè lo Stato è alle prese con le necessità di tutta la Nazione ed occorre fare i conti con quel tale bilancio che evidentemente non può soddisfare tutti i bisogni e le necessità della Nazione. La sventura di questi giorni dimostra però che il piano di lavori da me proposto debba avere la precedenza.

A cosa dovrebbe tendere questo piano? In tutte le vecchie strade di Roma vediamo ogni tanto una tabella che annuncia che in un certo anno dei secoli passati l'allagamento della città raggiunse un alto livello. Per il Tevere si sono fatte tali opere di arginatura per cui non vediamo più Roma invasa dalle acque; per il Volturno, che costituisce il fiume principale della Campania, le stesse opere dovranno essere fatte e, poichè la regolamentazione del Volturno non potrà essere completa se prima non si regoleranno i corsi degli affluenti, bisognerà sistemare anche i fiumi minori e specialmente il Calore.

Gli onorevoli senatori sanno che io in questa Aula ho pronunziato il 2 aprile 1949 un discorso nel quale feci presente che le inondazioni nel bacino del Volturno sono periodiche e frequentissime; con grave danno di quelle laboriose popolazioni. Dissi allora queste precise parole: «La zona cui mi riferisco (cioè quella del bacino del Volturno) è composta di terre che vanno soggette ad allagamenti, sia per il mancato regolamento del deflusso delle acque meteoriche, sia per il difetto di opere di protezione contro gli straripamenti del fiume ». Nel chiedere dunque che si provveda a queste opere con un piano da attuarsi in alcuni anni, io credo di domandare non soltanto qualcosa che giova alle popolazioni locali, ma anche una misura che giova allo stesso erario dello Stato, perchè molte opere finora eseguite sono state travolte dal disastro. Pensate, per esempio, a tutte le opere di bonifica che si sono fatte nel bacino del Volturno e che non hanno potuto resistere al dilagare delle acque e sono state travolte. A questo riguardo apro una parentesi per segnalare un grave inconveniente al Ministro dell'agricoltura. I consorzi di bonifica nel bacino del Volturno sono divisi e frazionati, ed avviene talvolta che uno di essi, che ha maggiore iniziativa o maggiori fondi, approfondisca i solchi di un canale mentre in un altro comprensorio di bonifica lo stesso canale non è curato, per cui le spese che si fanno nel primo risultano in definitiva completamente inutili. Tutti questi lavori dunque debbono essere oggetto di un piano organico e ben studiato. Mi auguro che il Ministro Tupini anche su questo punto vorrà darmi precise assicurazioni, ben sapendo che le promesse del Ministro dei lavori pubblici possono considerarsi un debito di sicuro pagamento. (Applausi).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei lavori pubblici, onorevole Tupini, per rispondere a questa interpellanza.

TUPINI, Ministro dei lavori pubblici. Onorevoli colleghi, la interpellanza dei senatori Bosco e Fusco consta di due parti; la prima, come l'interrogazione alla quale risponderò contestualmente all'interpellanza, riguarda la sventura che si è abbattuta sulla nobile regione campana e si fa interprete dell'ansia di quelle popolazioni nel domandare al Governo se e quali provvedimenti esso abbia adottato o intenda di adottare per fronteggiare la situazione; la seconda, di carattere permanente, ma pur essa urgente, riguarda il problema dell'arginatura dei fiumi che è uno dei problemi più gravi della nostra vita nazionale.

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

Non è solo, purtroppo, il Volturno, ma sono quasi tutti i fiumi d'Italia in queste condizioni; basti pensare all'Adige, di cui recentemente si è parlato a lungo alla Camera, per comprendere quanto sia preoccupante la situazione.

E poichè l'onorevole Bosco mi domandava se cssa fosse stata posta all'attenzione degli organi competenti io posso dirvi che in questo momento ce ne stiamo occupando col proposito e la speranza che nei prossimi bilanci siano stanziate delle somme adeguate, le quali ci consentano di sviluppare un piano di lavori capace di dare alle popolazioni rivierasche l'invocata sicurezza.

E veniamo alla parte più attuale dell'interpellanza e delle interrogazioni. Giova, a questo punto, esporre quanto il Governo ha operato nella dolorosa congiuntura. Alla Camera ho avuto occasione, l'altro giorno, di illustrare la situazione nel momento in cui parlavo. Consenta il Senato che faccia altrettanto a qualche giorno di distanza. Intanto le cronache ci hanno appreso come la sollecitudine del Governo sia stata sollecita e adeguata non solo per i provvedimenti di urgenza che esso ha adottato per far fronte al pericolo che incombeva su quelle regioni e alle conseguenze del nubifragio che si è là verificato, ma anche per l'interessamento personale di alcuni ministri.

Primo fra tutti desidero citare il Vice Presidente onorevole Porzio nonchè gli onorevoli Segni, Iervolino e Colombo.

Non è stato soltanto il mio Ministero a intervenire con i mezzi di sua competenza. Anche gli altri Ministeri hanno compiuto il loro dovere ciascuno per la sua parte. Il Ministero dei trasporti ha subito provveduto mediante lo stanziamento di 120 milioni al ripristino delle strade ferrate sconvolte. La sistemazione è tuttora in atto; Il Ministero delle telecomunicazioni ha speso 98 milioni per la riparazione dei telefoni dei telegrafi e delle cabine di trasformazione sconvolte dal nubifragio. Il Ministero dell'interno a sua volta ha destinato uno stanziamento di 100 milioni per i soccorsi individuali mediante somministrazione di coperte, di indumenti, di letti, di brande, di alimenti, di cibarie, di tutto ciò insomma che era necessario per poter attenuare la portata dolorosa della situazione in cui si erano venute a trovare quelle popolazioni.

LEPORE. C'è stato anche l'intervento del Capo dello Stato.

TUPINI, Ministro dei lavori pubblici. Un momento, onorevole collega, mi faccia parlare. Vicino a questa opera non è mancata quella dei partiti, delle associazioni politiche, amministrative, civili, militari ed ecclesiastiche. Il Capo dello Stato. con la sensibilità che lo distingue, ha mandato anch'egli cospicui soccorsi mentre abbiamo assistito allo spettacolo di un largo benefico intervento del Santo Padre, che attraverso sur istituzioni locali, in piena collaborazione con le altre autorità, ha recato un concreto contributo al sollievo morale e materiale di tutti gli infelici così duramente provati.

Il mio Ministero, come ho avuto l'onore di dire in altra sede e di confermare ieri nel breve intervento che ho fatto qui in Senato, immediatamente, appena ebbe sentore del disastro, non avendo nemmeno la possibilità di misurarne la portata, diede le istruzioni necessarie al Provveditore delle opere pubbliche di Napoli e agli ingegneri capo del Genio civile delle provincie colpite, perche accorressero sul posto. Debbo dire che non c'era bisogno di questo invito perchè prima che questo giungesse a destinazione i nostri funzionari, i nostri valorosi funzionari e subalterni erano sul luogo del disastro con un senso di dedizione e di abdicazione che altamonte li onora. Io misi subito a loro disposizione le somme necessarie per le opere di pronto soccorso, il quale consiste, come il Senato sa, nella rimozione delle macerie, nella riapertura della viabilità, nel ripristino delle opere essenziali, come acquedotti, fognature, elettricità ecc.. Ad un primo stanziamento di 50 milioni, altri ne seguirono che nel momento in cui vi parlo, hanno raggiunto la cifra di ben 165 milioni. Sono centinaia di operai che dovunque, sotto la nostra direzione, tuttora lavorano per ristabilire le condizioni essenziali della vita civile. Superata la fase dei primi interventi, cessato l'allarme delle prime notizie, abbiamo iniziato l'accertamento dei danni. Esso è tuttavia in corso. Frattanto, stamane il Consiglio dei Ministri ha adottato i

DISCUSSIONI

6 Ottobre 1949

necessari provvedimenti, atti a fronteggiare la situazione. Di essi devo comunicare in primo luogo quelli del Ministro della giustizia e del Ministro delle finanze. Il primo, con un suo disegno di legge in corso di proparazione, ha stabilito - ed il Consiglio dei Ministri ha approvato - che i corsi dei termini di prescrizione e quelli dei termini, tanto legali quanto convenzionali, portanti decadenza da una azione, eccezione o diritto qualsiasi, che fossero per scadere nei comuni sinistrati che la legge indicherà, dal 2 ottobre 1949 al 2 dicembre 1949, sono sospesi fino a tutto il 2 dicembre 1949. Per i vaglia cambiari e le cambiali emesse prima del 2 ottobre 1949 e aventi scadenza tra il 2 ottobre e il 2 dicembre 1949 e pagabili da debitori residenti nei comuni sinistrati, il termine della scadenza è sospeso fino a tutto il 2 dicembre 1949.

Analogamente il Ministro delle finanze ha disposto, dando le opportune istruzioni alle competenti Intendenze di finanza, perchè si provveda alla sospensione della riscossione della rata di ottobre delle imposte dirette erariali in tutti i comuni colpiti dal disastro. A seguito poi dei più precisi accertamenti sui danni verrà stabilito se le leggi attualmente in vigore sono sufficienti per consentire gli sgravi che si rendessero necessari; in caso contrario saranno proposti nuovi provvedimenti di legge. Così pure, per quanto riguarda le imposte dirette sugli affari, viene consentita una proroga al pagamento della imposta generale sull'entrata dovuta in abbonamento per la rata scaduta il 30 settembre u. s. e e per quella che verrà a scadere entro il dicembre prossimo. Si renderanno inoltre applicabili le agevolazioni tributarie per le opere di riparazione e di ricostruzione derivanti da alluvioni o da altri eventi calamitosi previsti dal decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 1010.

Inoltre il Consiglio dei Ministri ha deliberato lo stanziamento, oltre a tutto quello che è stato fatto e può continuarsi a fare sul piano del pronto soccorso, di un miliardo per opere pubbliche per cui è in corso di redazione un apposito disegno di legge. Senza dire che proprio in questi giorni sono stati destinati alla Campania tre miliardi e mezzo circa per case popolari, in applicazione

della legge sull'edilizia sovvenzionata. Io ho dato istruzione agli istituti delle case popolari perchè, in aggiunta alle provvidenze specifiche del Governo, le quali sono in rapporto diretto di causalità con il nubifragio, abbiano particolare cura di costruire case nei luoghi colpiti. Nel miliardo che stamane il Governo ha deliberato di stanziare proponendone l'approvazione alla Camera, naturalmente sono comprese alcune centinaia di milioni destinati esclusivamente a dare la casa a coloro che ne sono rimasti privi, che sono senza tetto, che sono poveri, e che sono quindi nella impossibilità di procurarsela direttamente, indipendentemente dalla rifusione dei danni, di cui si parlerà in un secondo tempo, a favore di coloro i quali hanno avuto la casa sinistrata. Tra l'altro si deve osservare e sottolineare che non tutte le case sinistrate appartengono a povera gente. Il primo compito umano e sociale del Governo è quello di dare la casa a coloro che, senza loro colpa, ne sono rimasti privi e si trovano in condizioni assolute di non potersela altrimenti procurare. (Approvazioni).

Altrettanto dicasi per il settore industriale. Come il Senato, sa, con legge 21 agosto 1949. n. 638, fu deliberata la concessione di anticipazioni a favore di imprese industriali danneggiate o distrutte in seguito a pubblica calamità. Con questa legge fu stanziata la somma di 1 miliardo che avrebbe dovuto erogarsi nelle forme stabilite dalla legge, in pieno accordo tra il Ministro dell'industria e il Ministro del tesoro. Certamente quel miliardo. nel momento in cui fu proposto e approvato, copriva già l'importo dei danni verificatisi altrove per effetto di simili sciagure. Ma poichè la legge esiste e si propone la finalità di concorrere alla riparazione dei danni di natura industriale, sarà questione di aggiungervi, se necessario, ulteriori stanziamenti. Ma di ciò è competente il Ministro dell'industria, il quale si è riservato di provvedervi al momento opportuno.

Infine l'agricoltura. Il Ministero dell'agricoltura sta conducendo una indagine molto minuta sui danni che sono stati prodotti nel raggio di estensione del nubifragio. È ancora sul posto il Sottosegretario di Stato per l'agricoltura, il quale, al suo ritorno, riferirà.

6- OTTOBRE 1949

Anche su questo settore saranno adottate le misure del caso.

Come vedete, onorevoli senatori, il Governo ha fatto e seguiterà a fare il suo dovere. Purtroppo il nostro Paese non è nuovo a simili sciagure. Ma la solidarietà del popolo, di tutto il popolo, senza distinzioni di partiti e di fedi politiche, si è sempre manifestata, come nell'attuale dolorosa circostanza, viva c operante. Continuiamo in questa nobile, umana, cristiana gara di aiuti e di assistenza. Essa è un dovere verso i morti, che purtroppo non tornano, ed è un impegno verso i superstiti i quali, così, non si sentiranno soli nel dolore, ma vedranno schierata intorno ad essi tutta la Nazione che nei momenti gravi, sa sempre ritrovare l'unione e la concordia. (Applausi al centro e in altri settori).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fusco, secondo firmatario dell'interpellanza, per dichiarare se è soddisfatto.

FUSCO. Ho firmato l'interpellanza non per il gusto di fare al Governo delle sollecitazioni o delle preghiere vivissime che sarebbero superflue. Il Governo ha fatto il suo dovere e di questo ne è convinta l'Italia: due ore e mezzo dopo il verificarsi dell'alluvione il Ministro dei lavori pubblici ha dato disposizioni; subito anche il Ministro Segni è andato sul posto con disagio della sua persona e tralasciando tutte le incombenze che aveva a Napoli. Noi ne siamo rimasti ammirati. Ed il nostro Giovanni Porzio ha portato alle popolazioni il conforto della sua parola l'unico conforto vero, per ragioni sentimentali.

Ma non per questo ho domandato la parola; l'ho domandata per un'altra ragione, perchè noi siamo in quelle contrade in queste condizioni: o una siccità con tutte le sue conseguenze o, appena si aprono le cateratte del cielo un po' più fuori dell'ordinario, guai, disastri, inondazioni e alluvioni. A Napoli, per esempio, appena c'è un piccolo temporale tutta la zona è inondata; la famosa «lava dei vergini» di cui ho sentito parlare nella mia fanciullezza è ancora un pericolo immanente su Napoli. Ora io mi rivolgo al Governo per dire: la crudeltà del destino l'abbiamo subita, la conosciamo; ma è tutta crudeltà del destino, nei nostri rapporti? O vi sono ragioni, cause, motivi che da essa prescindono? Io ho letto l'altra

sera su «Il Giornale d'Italia» un succoso articolo, forse di Santi Savarino, ad ogni modo, non firmato, in cui si proponeva proprio un problema che io ripropongo al Governo: noi in quelle contrade ci troviamo in questa dolorosa situazione: non un rimboschimento, non una arginatura, non canali di deflusso, non canali di irrigazione, tutte opere che nel Piemonte esistono e hanno funzionato, malgrado un recente nubifragio così singolare. Da noi invece tutta la crudeltà del destino ha imperversato liberamente perchè non esisteva nessuna opera preventiva al riguardo. Signori senatori, la situazione è chiara: quando vediamo Capua allagata da una massa d'acqua maggiore di quella del famoso allagamento del 1878 di cui ci parlavano i nostri genitori, quando vediamo Castel Volturno, quando vediamo Villa Literno, quando vediamo Cancello Arnone sommersi dalle acque, quando vediamo un paesino come Curti che ha formato una specie di piccolo lago e la piana di Cajazzo che è diventata niente altro che un pozzo enorme, in cui sono morte grandi quantità di capi di bestiame, quando vediamo Piedimonte D'Alife, Alife allagati insieme a tutti gli altri paesi intorno alla provincia di Caserta, tutti in queste condizioni, noi abbiamo diritto di dire che se opere preventive fossero state fatte e se si fosse voluto per davvero provvedere con adeguate opere di arginatura, probabilmente non avremmo dovuto subire queste conseguenze. E di questo ci preoccupiamo per l'oggi e ce ne preoccupiamo (che Dio scampi il triste presagio) anche per l'avvenire.

Ora domandiamo all'onorevole Tupini, allo onorevole Corbellini, all'onorevole Segni e agli altri Ministri: possiamo dire una parola una volta per sempre forte, franca, sempre col maggiore rispetto per il Governo, a proposito di questa provincia di Caserta? L'onorevole Tupini c'è stato e noi gli demmo anche una medaglia di benemerenza prima che le sue promesse fossero state mantenute, tanto eravamo sicuri che esse avrebbero avuto un effetto concreto e reale. Ma mi piace ripeterglielo qui in Senato: la provincia di Caserta fu distrutta dal dittatore perchè non era stata sufficientemente fascista; ed è stata ricostruita a metà; Ma essa è completamente trascurata dal Go-

DISCUSSIONI

6 Ottobre 1949

verno. In questo deve convenire lo stesso onorevole Tupini, perchè in una risposta ad una mia interrogazione egli ha riconosciuto che per la provincia di Caserta non si è fatto niente o si è fatto tanto poco che equivale a niente. Non si dimentichi, per esempio, la tragedia del ponte Annibale, per il quale ho fatto mille interrogazioni, ho scritto articoli, pronunziato discorsi per dimostrare che non poteva rimanere quel ponte che ci concesse a titolo di elemosina l'America, quella passerella che è un pericolo perenne, costante. Si trattava di spendere soltanto 80 milioni! Ebbene, dal 1944, quando io insistevo con una caparbietà ostinata perchè fossero costruiti il ponte Annibale ed altri ponti e l'onorevole Romita, allora Ministro, mi chiamava il Consultore Nazionale dei 4 ponti, fin da allora abbiamo gridato tanto per avere questo benedetto ponte e non l'abbiamo ottenuto, abbiamo ottenuto una passerella; ottanta milioni si potevano trovare per la provincia di Caserta. Il prefetto di Caserta, che è un funzionario, come il Ministro sa, equilibrato, sereno ed apolitico, aveva chiesto 3 miliardi sul fondo ERP; di questi 3 miliardi sono stati concessi 290 milioni. Eppure la provincia di Caserta ha diritto di esistere.

Ma c'è un problema più grave. Leggete sul « Messaggero ». Oggi il capoluogo della provincia non ha acqua; hanno consumato colà 20 mila bottiglie di acqua minerale perchè la conduttura è così mal costruita e sconnessa che è stata invasa dai detriti portati dalle alluvioni e l'acqua ne è rimasta completamente inquinata.

Posso io avere in questo momento la possibilità di segnalare all'onorevole Tupini che in provincia di Caserta abbiamo 54 comuni senza una sola goccia d'acqua, che il famoso progetto dell'acquedotto del Torano è un progetto che verrà tra 5 o 6 anni attuato e che nel frattempo noi non abbiamo acqua ? Possiamo noi aver l'onore di rivolgerci al Governo per chiedergli che ci venga una buona volta incontro e non ci trascuri, non ci dia l'impressione di considerarci una provincia da poco, di nessuna importanza ? Tanto valeva allora di non ricostruirla, questa provincia, se doveva essere ricostruita in tal guisa. La colpa di chi ? Non voglio attribuire colpe a

nessuno, tanto meno ai Ministri. Ma ho il dovere di segnalare che il Provveditore delle opere pubbliche di Napoli dimentica che Caserta fa parte della Campania e ci trascura in un modo indegno e noi abbiamo invece il diritto di domandare, signori del Governo, che ci concediate una sezione del Provveditorato a Caserta, perchè Caserta curi i suoi interessi direttamente e non per il tramite del Provveditore delle Opere pubbliche di Napoli il quale, ogni qual volta ci rivolgiamo a lui per ottenere qualcosa, ci tratta come se ci dovesse concedere una grazia. Questo io segnalo sotto la mia personale responsabilità al Governo. Si è diffuso nelle contrade di Caserta il convincimento che il Governo ci trascuri e non abbia per noi la considerazione che deve avere. Io non sono di questo parere, onorevole Tupini. Lei lo sa. Tutte le volte che ci siamo incontrati e rivisti, io ho sempre affermato di avere piena fiducia nel Governo, ma si è diffuso questo convincimento, non so se a torto o a ragione. Abbiano la bontà gli onorevoli De Gasperi, Porzio e Tupini di ridonarci la fiducia nell'opera del Governo, abbiano la bontà di credere che siamo una popolazione tranquilla, serena, che non è mai causa di turbamento; ci ridonino questa fiducia, ci facciano rinascere la certezza che anche noi facciamo parte del popolo italiano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Bosco Lucarelli per dichiarare se è soddisfatto.

BOSCO LUCARELLI. Onorevoli colleghi, non è senza una profonda commozione dell'animo mio che prendo la parola per ricordare il martirio della città di Benevento, che è stata una delle più colpite dalla guerra e che ancora oggi ha la sua cattedrale ed il centro della città in rovina. Su questa città così duramente provata, e che stentatamente cercava di risolvere il problema degli alloggi, non avendo ancora potuto abolire le numerosissime coabitazioni e le baracche, su questa città che cercava di far risorgere le sue industrie piccole e grandi, si è abbattuta un'inondazione di cui voi avete sentito un piccolo accenno dai giornali quotidiani. Tutta la zona commerciale ed industriale di Benevento, che è la zona ove sorge la stazione centrale (Benevento è su una lieve collina degradante verso

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

il piano e ai lati ha le due vallate del Sabato e del Calore) è stata invasa dalle acque. Tutta la vallata del Calore fino al punto in cui questo fiume confluisce nel Volturno e cioè fino al confine con la provincia di Caserta, è stata colpita dal nubifragio. Si tratta di una zona tanto vasta che la ferrovia Napoli-Foggia, per percorrerla impiega un'ora. Questa zona era divenuta un mare e le acque nella zona della città che va dalla stazione centrale di Benevento al ponte che è all'ingresso della città antica, arrivavano al primo piano degli edifici. Esse hanno asportato tutto quello che hanno trovato nei pianterreni delle abitazioni e delle officine, facendo della zona ricca industriale e commerciale di Benevento una desolazione completa, trasportando anche delle case; per cui poi non è rimasto neppure quello che rimancva dopo le distruzioni belliche: qualche rudere; perchè in qualche luogo tutto era scomparso, come nulla vi fosse mai esistito.

Il Ministro Segni, che è venuto dopo poche ore dal disastro, ha dovuto ricevere la tremenda visione di un lutto che è senza nome e che sotto certi aspetti è, ripeto, più triste delle distruzioni belliche. I danni pertanto della città sono incalcolabili. Era una città che risorgeva con il suo commercio all'ingrosso, con la sua industria; ed in poche ore abbiamo visto tutto distrutto: fabbriche per la lavorazione del legno, biscottificio, distillerie, officina per la costruzione di macchine agrarie della Federazione Consorzi Agrari, depositi di generi all'ingrosso. Di un intero garage con molti autopullman per servizio pubblico non solo è stato asportato il contenuto, ma anche il fabbricato. In un cinema è stato tutto asportato dalla furia dell'acqua, comprese le poltrone. Tutte le campagne, di quella vallata immensa del Calore, erano state sommerse e sulla via che va da Benevento a Caserta abbiamo visto, con i colleghi delle Puglie con cui abbiamo fatto il viaggio insieme per tornare qui a Roma, che le acque avevano lambito i fili del telegrafo! Di questo possono essere testimoni e i colleghi delle Puglie e i colleghi della mia città. Ora tutto ciò ha portato e sta portando disoccupazione in tutte le maestranze; questo non può essere considerato un episodio locale ma, come è già

stato affermato anche da parte del Governo in relazione ai provvedimenti presi e da prendere, un lutto nazionale e tutta la Nazione deve contribuire ad alleviarlo.

I danni, amici del Governo, sono superiori a quelli che un'affrettata esposizione della Camera di Commercio di Benevento mi ha fatto conoscere in una relazione, che ho presentato al Presidente del Consiglio, ma ho sentito il dovere di annotare facendo osservare le involontarie manchevolezze; non essendo, per esempio, menzionati i gravi danni alle vie provinciali anche per l'asportazione di qualche ponte tra cui uno d'intenso traffico sulla via tra Benevento e Telese, che congiunge tutti i paesi del Telesino con Benevento.

Noi ringraziamo il Governo toto corde di quello che ha fatto; e lo ringraziamo anche di quello che aspettiamo ancora da lui, se le circostanze e gli ulteriori accertamenti lo richiederanno.

Una parola di lode va data anche alle autorità locali, soprattutto al Sindaco di Benevento, ing. Salvatore Pennella, che con abnegazione ammirabile è stato il primo ad accorrere sui luoghi del disastro, fin dalle sei del mattino, assumendo personalmente la direzione di tutta l'opera di soccorso del comune.

Un elogio specialissimo per l'attività svolta va al centro locale dell'Opera di Assistenza Pontificia che alle ore 14 di domenica già era in condizione di distribuire 1000 pasti completi con primo e secondo piatto, frutta e vino ai senza tetto.

Il nostro elogio riconoscente va poi a tutte le Autorità ecclesiastiche dalla Suprema alle locali, va al Capo della Repubblica, va al Governo. Ma insieme a questo senso di riconoscenza dovete sentire anche il nostro pianto, e la nostra richiesta di continuare ad essere vicini a noi finchè non siamo riusciti ad alleviare questo grande dolore, che è dolore dell'animo nostro, è dolore di quanti soffrono, è dolore delle classi lavoratrici senza lavoro, è dolore di quelli che erano piccoli e grossi commercianti ed ora sono ridotti in povertà, è dolore di quanti hanno perduto i loro cari.

Io ho fede nella costanza e nel carattere dei miei concittadini. Benevento, risorta dalle macerie dei terremoti, stava risorgendo e riavendosi dalle scosse della guerra. Si riavrà

6 OTTOBRE 1949

anche dall'attuale stato di lutto. Noi non chiediamo altro che ci si stenda la mano, perchè vogliamo risorgere per il bene nostro e vostro, per il bene della famiglia italiana di cui sentiamo di essere parte integrante. Se il lutto si è abbattuto su Benevento in maniera maggiore, esso si è abbattuto anche nelle provincie e comuni vicini, in ispecie nei comuni di Nocera Inferiore e Superiore. A tutti, noi di Benevento, inviamo il nostro grido di solidarietà, perchè ci sentiamo tutti uniti in un comune dolore! A questa solidarietà noi invitiamo tutti i colleghi del Senato e del Governo perchè, come ha detto bene l'onorevole Ministro, di fronte ai lutti vi è un sentimento solo: quello di essere italiani, uniti da una fede comune! In questa fede ed in questa solidarietà sta la forza del nostro avvenire e del nostro risorgere! (Applausi).

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

PERSICO. Onorevoli colleghi, brevissime parole dovrò aggiungere a quanto già molto efficacemente è stato detto dagli altri interroganti ed interpellanti.

L'interrogazione da me presentata, non appena avuta notizia dell'immane disastro, aveva un duplice scopo: provvedimenti urgenti e provvedimenti definitivi. Circa i provvedimenti urgenti il Ministro dei lavori pubblici ha dato ampia assicurazione. Quello che egli ha fatto, d'accordo con i suoi colleghi della giustizia, dell'agricoltura, delle finanze, dell'interno, dei trasporti, rappresenta lo sforzo che immediatamente il Governo poteva e doveva porre in essere per arginare la sventura e per ridurla alle minori possibili conseguenze.

Ma lo scopo dell'interrogazione era anche un altro. Io intendo dire che si deve adeguare la situazione idrico-geografica dell'agricoltura, della silvicoltura, ecc. delle regioni meridionali a quella delle altre regioni, affinchè disgrazie simili per gravità alla presente non si abbiano a ripetere in avvenire. Nel Mezzogiorno esiste una situazione stradale assurda, una situazione di alvei di fiumi impossibile; ponti che reggono per miracolo, necessità di acquedotti, e così via. Tutti i provvedimenti possibili si debbono tempestivamente adottare, onde impedire che queste catastrofi imprevedibili, di

ordine tellurico, abbiano meno gravi conseguenze. Io vorrei che l'onorevole Tupini, che tanto amore e tanta diligenza porta nella esecuzione del suo alto mandato, elaborasse, d'accordo con i colleghi dell'agricoltura, dell'industria, dei trasporti, e sopra tutto del tesoro, un piano poliennale di lavori pubblici urgenti e indispensabili. Nel bilancio 1950-51 - ha detto il Ministro - ci sarà uno stanziamento per l'inalveamento di tutti i fiumi d'Italia; ma il 1951 è lontano. Vorrei che intanto questo programma di piano poliennale fosse elaborato e se ne iniziasse al più presto l'attuazione pratica; vorrei veramente che le zone depresse del Mezzogiorno fossero aiutate a risorgere. La Campania non è più una terra felice, come la chiamavano gli antichi, ma sta ad un livello molto basso rispetto ad altre regioni d'Italia. Bisogna che il Governo faccia in modo che cessi questa dolorosa situazione emanando provvedimenti definitivi che costeranno anche meno di quei provvedimenti di urgenza che non risolvono il problema. Quindi prego il Governo, e prego il Ministro dei lavori pubblici, di cui è nota la competenza e il valore, di voler approntare un disegno di legge speciale, per adeguare le provincie del Mezzogiorno a tutte le altre d'Italia, di modo che si possano dire veramente sorelle e non piuttosto figliastre, come accennava l'onorevole Fusco, di cui è perfettamente giustificato il risentimento date le difficilissime condizioni in cui si è venuta a trovare la rinata provincia di Caserta.

Spero che su questo argomento il Ministro possa dire una parola rassicurante e definitiva.

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

VOCCOLI. Onorevoli colleghi e signori del Governo, non nascondo che io in questo momento prendo la parola con una certa perplessità, perchè sono chiamato a parlare in nome del gruppo al quale ho l'onore e l'orgoglio di appartenere, mentre riconosco che sono il meno competente degli altri miei colleghi a trattare questo argomento.

Ma voglio portare la mia parola, il mio contributo in questa questione che appassiona oggi il Senato della Repubblica italiana.

Parlo perchè ho constatato che, anche dai banchi della democrazia cristiana, è venuta

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

fuori qualche parola che ha significato rimprovero, che ha significato biasimo all'imprevidenza del Governo, che non ha saputo a tempo fare in modo che questi disastri non si verificassero. Io non parlo in particolare del Governo De Gasperi, parlo anche di tutti i Governi che l'hanno preceduto, in quanto era prevedibile che qualche cosa di grave doveva accadere nella nostra Italia meridionale. Il Mezzogiorno d'Italia, e non faccio questioni tra nord e sud perchè questo non è il mio modo di pensare, è trascurato, il Mezzogiorno è abbandonato. E il nostro rappresentante in seno al Governo, che deve tutelare gli interessi del Mezzogiorno d'Italia, si è baloccato finora a sostenere che occorreva una qualche somma per ampliare il bacino di carenaggio di Napoli, per altri problemi di secondaria importanza, mentre non ha visto quello che era necessario fare per impedire che si verificassero i disastri che purtroppo oggi lamentiamo (interruzione dell'onorevole Genco). Onorevole Genco, lei invoca il Padre eterno, io parlo mantenendomi su questa terra. Le stesse parole il senatore Genco avrebbe dovuto dirle al suo collega senatore Fusco, il quale ha rilevato queste manchevolezze da parte del Governo della nostra Italia, perchè se si fosse provveduto a tempo, oggi noi forse non lamenteremmo quel che lamentiamo. Ad ogni modo io devo rilevare questo fatto: ieri l'onorevole Tupini, nell'annunciare che avrebbe oggi dato risposta alle nostre interrogazioni, fece un accenno che forse avrebbe voluto rappresentare un'avance per la discussione che si sarebbe avuta oggi. Egli parlò di una certa speculazione politica che si faceva in questa occasione. Noi riconosciamo che la preoccupazione dell'onorevole Tupini era fondata, nel senso che egli sapeva che sarebbe emersa una critica a carico del Ministero competente, e si faceva innanzi, per impedire a noi quella critica obbiettiva, quella critica serena che noi sempre facciamo, perchè, almeno io, che sono animato dal proposito di guardare con serenità tutti i problemi che interessano il nostro Paese, non avrei mai pensato di trarre motivo di speculazione politica da questa sciagura così grave, che ci ha turbato in questi giorni. Ma la speculazione politica penso che sia venuta da parte dell'on. Tupini, il quale

è stato costretto a mettere le mani avanti per non cadere indietro.

E ciò si comprende; egli sapeva quale grave responsabilità pesava specialmente sul suo dicastero, perchè se il Ministero dei lavori pubblici, come benissimo diceva l'onorevole Fusco, avesse a tempo - e non parlo soltanto di lei, onorevole Tupini, ma anche dei suoi predecessori - impostato quei lavori che erano necessari per evitare questi disastri, noi forse oggi non lamenteremmo quello che è accaduto nella provincia di Benevento, ed in altre provincie della Campania. Io sono stato mosso a parlare di questo argomento anche per una ragione sentimentale. E mi associo al pensiero degli onorevoli Fusco, Bosco e degli altri oratori che mi hanno preceduto perchè sono anch'io meridionale, e perchè in me scorre sangue beneventano. Anche per questa ragione sentimentale ho sentito il dovere di intervenire.

Ma per l'onorevole Bosco Lucarelli devo dire una parola a conclusione di questo mio breve intervento. Quando insieme noi percorriamo la nobile terra del beneventano, ci accorgiamo spesso che all'arrivo alla stazione di quel capoluogo molti si avvicinano a lui e si prosternano come quando si venera un santo, e gli baciano persino la mano. Ebbene questo modo di comportarsi da parte della popolazione della provincia di Benevento verso il suo rappresentante è l'indice del grado di coscienza che c'è in quel Paese. Noi ammiriamo questo rispetto che hanno quei cittadini verso il loro rappresentante, ma diciamo nello stesso tempo che dobbiamo cercare di elevare il tenore di vita di quelle popolazioni. Per far ciò dobbiamo adoperarci perchè siano aperte scuole e siano impostati tutti quei problemi che possono valere ad elevare moralmente e materialmente quelle popolazioni.

Io richiedo al Governo dei provvedimenti energici che valgano veramente a risolvere l'angosciosa situazione che si è determinata con l'alluvione che ha colpito quelle provincie. Quando abbiamo letto sui giornali che tutta quella povera gente era rimasta senza pane e senza tetto, abbiamo sentito, per un movimento dell'animo, il bisogno di portare il nostro contributo, ed abbiamo collaborato in tutti i modi per sollevare quelle popolazioni.

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

Il mio partito, che vive dell'obolo di tutti i lavoratori italiani, ha sentito il dovere, e non per farne oggetto di speculazione politica, di mandare un modesto suo aiuto, 10 milioni di lire, somma che è relativamente molto di più di ciò che ha stanziato o che stanzierà il Governo, perchè questo aiuto rappresenta il frutto del sacrificio di tanti lavoratori che hanno vivo il sentimento della solidarietà umana. Io termino mandando il mio saluto, a nome del mio gruppo, alle vittime di quel grave disastro, con l'augurio che tutti si possa collaborare per far risorgere a nuova vita quelle popolazioni e quelle ridenti contrade della Campania.

Detto ciò, io mi dichiaro insoddisfatto dell'operato del Governo, perchè avrebbe dovuto fare molto di più in un frangente così grave.

Proprio questa mattina si discuteva, nella 7ª Commissione, di spendere un miliardo per costruire caserme al Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, mentre ci sono tante caserme libere che potrebbero essere occupate. Questo danaro, anzichè spenderlo per quella forza che viene lanciata tante volte contro la classe lavoratrice, sarebbe molto meglio inviarlo alle popolazioni meridionali colpite dal nubifragio. Ripeto ancora: sono insoddifatto della risposta del Ministro Tupini. (Approvazioni da sinistra).

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

LANZARA. La mia interrogazione aveva lo scopo di far sentire in quest'Aula la voce dolorante delle popolazioni colpite nel Salernitano e precisamente dei due Comuni di Nocera Infiriore e Nocera Superiore, testè ricordati dall'amico Bosco Lucarelli, che tanti legami ha con quei Comuni per vecchie tradizioni. E comincio col ricambiare all'onorevole Bosco Lucarelli il saluto di Benevento che egli ha voluto offrire ai nostri Comuni in una solidarietà nella quale ci sentiamo tutti avvinti, noi con lui, lui con noi, ci sentiamo una sola forza che è protesa a riparare il danno, a fare in modo che i tristi effetti di questa calamità scompaiano al più presto.

È inutile dire, non occorre dichiararlo, che io sono pienamente soddisfatto delle dichiarazioni del Governo. Bisogna essere in malafede per dire il contrario. Nessun Governo avrebbe potuto fare di più e di meglio. Il Governo ha fatto tutto quello che ha potuto e che qualunque Governo onesto avrebbe ugualmente fatto a quel posto; ha fatto il suo dovere e noi ci congratuliamo con lui in nome di quelle popolazioni che hanno ricevuto un soccorso immediato. (Interruzione del senatore Lussu). Ho visto con i miei occhi dopo 24 ore il Prefetto di Salerno assegnare già i primi sussidi a Nocera Inferiore e a Nocera Superiore. (Approvazioni da destra).

Per quanto riguarda la seconda parte della mia interrogazione, io prego il Ministro di tener presente il pericolo di un alveo che è in cattive condizioni e che minaccia continuamente la sicurezza delle popolazioni e delle città che attraversa. Abbiamo visto argini rotti, abbiamo visto lapillo che dal 1944 non si arriva a sgombrare, colatoi che sono ancora pieni di lapillo nelle montagne, vie pubbliche ancora ostruite dallo stesso. Io non posso che chiudere queste mie poche parole ringraziando il Governo, nel quale ho piena fiducia, ed esortandolo a fare quelle opere necessarie per evitare la possibilità del ripetersi di avvenimenti funesti, come quello di cui oggi si discute. (Vivi applausi e congraturazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Franza, per dichiarare se è soddisfatto.

FRANZA. Onorevoli colleghi, io non parlerò delle sventure antiche del mio collegio e delle cause che le hanno rese più gravi, e riprovo il tentativo che si fa da quella parte (indica l'estrema sinistra) di una speculazione politica sul luttuoso avvenimento. Farò riferimento alle sventure recenti per sottolineare che il Ministro dei lavori pubblici in questa occasione ha compiuto interamente il suo dovere facendo stanziamenti adeguati alla necessità dell'ora. Non credo però che siano ugualmente adeguate le provvidenze disposte dal Ministro delle finanze, poichè la sospensione della rata di ottobre porterà ad un maggiore aggravio nel mese di dicembre, inquantochè la rata di ottobre non verrà accantonata nè ripartita nei bimestri successivi, ma verrà sommata con la rata di dicembre. È questo che il Governo dovrà tenere presente.

La risposta del Ministro ha due aspetti. Il primo aspetto riguarda gli aiuti immediati

6 OTTOBRE 1949

di cui possiamo essere soddisfatti; il secondo contempla un programma futuro da elaborare nel campo dei lavori pubblici e nel campo della agricoltura. Per l'agricoltura sono in corso degli accertamenti; da essi deriveranno – perlomeno speriamolo, poichè così ci è stato promesso – provvidenze a favore delle popolazioni agricole della nostra zona. Per quanto riguarda il programma dei lavori pubblici, lodevole iniziativa del Ministro dei lavori pubblici, si tenga presente il consolidamento delle zone montane e l'arginatura dei torrenti.

Debbo dunque dichiararmi soddisfatto per quanto è stato annunziato in questa occasione, esprimendo la mia riconoscenza al Vice Presidente del Consiglio onorevole Porzio per la sua sollecita attività, ed agli altri Ministri che si sono recati personalmente sul luogo, ed in particolare al Ministro Tupini. Non posso associare a questo ringraziamento il Ministro dell'interno, poichè egli, anche in questa occasione, non ha saputo vincere la sua abituale pigrizia. È compito del Ministro dell'interno, essenziale suo compito, visitare le popolazioni disastrate, ed egli, anche in questa occasione, è stato assente. Le autorità locali, le amministrazioni e gli Enti hanno fatto quanto era possibile in relazione ai mezzi di cui disponevano. Molto di più avrebbe potuto fare il Ministro se si fosse reso conto personalmente della entità della sciagura e delle necessità delle popolazioni colpite.

PORZIO, Vice presidente del Consiglio dei Ministri. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PORZIO, Vice Presidente del Consiglio dei Ministri. Mi consenta il Senato che io brevemente dica qualche parola in questa occasione. Mi sono recato sui posti maggiormente colpiti unicamente per impulso spontaneo del mio animo; una sorta di imperativo categorico della mia coscienza. Ho visto, ho sofferto, ma ho potuto constatare che realmente i provvedimenti adottati di urgenza furono non solo solleciti, ma lodati da quelle popolazioni che mi manifestarono il loro sentimento riconoscente. Nobile gara tra Autorità e cittadini d'ogni ordine. Il grande disastro si è abbattuto più specialmente nella provincia di Benevento e su Benevento città. Con dolore enorme ho rilevato che la parte storica della città, la parte inferiore, che risorgeva per opera dei beneventani, è stata quella maggiormente colpita; come ho constatato che ad Avellino la furia delle acque ha scoperto indicibili miserie e tristezze. Così a Nocera, così a Capua.

È naturale che in una discussione siffatta si cerchi di collegare questa questione con l'altra più vasta del Mezzogiorno. Io non posso in questo momento discutere la questione più imponente del Mezzogiorno, posso solo dire con la maggiore lealtà e sincerità che questa questione è stata da me caldeggiata e sostenuta sempre e, talvolta, con veemente fervore. Però per poter rispondere anche all'onorevole Voccoli, che ha creduto di abbinare le due questioni, debbo dire che avendo avuto questo così grave, pesante incarico, prima di tutto dovetti rivolgere l'attenzione a quel che è il primum indispensabile.

Onorevoli Senatori, potremmo dirlo in tono tranquillo o in tono di basso profondo, con spirito ilare o con amarezza: il dio dell'oro è del mondo Signore. Dovevo quindi ottenere i fondi necessari, prestabilirli, contenderli nella ressa incalzante dei bisogni e delle necessità. E debbo dire che la mia non facile battaglia, che i nostri sforzi sorretti dal Presidente del Consiglio ottennero per l'esercizio 1948-49 un risultato felice. Tutti i 20 miliardi del fondo ERP furono assegnati al Mezzogiorno per i lavori pubblici, mentre si era pensato di concederli in una misura minore. I 20 miliardi del fondo ERP egualmente assegnati alle Ferrovie ed oggi abbiamo potuto finalmente svincolare i 10 miliardi per le ferrovie del Mezzogiorno caldeggiati - permettete - da me, che ancora non so rassegnarmi e quindi proseguo a lottare per recuperare comunque gli altri 10 miliardi per il medesimo scopo. E per l'agricoltura i 55 miliardi sono stati stabiliti.

Il mio amico Fusco diceva: per l'Accademia di Caserta abbiamo sudato non so quante camicie.

Signori, Io sono ancora madido! E guardate; anche per l'Accademia di Caserta e l'onorevole Fusco può rendermi testimonianza...

FUSCO, L'abbiamo già fatto pubblicamente e chiaramente.

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

PORZIO, Vice Presidente del Consiglio dei Ministri. Il senatore Voccoli ha pensato forse e con rammarico all'unica cosa alla quale ha accennato, al bacino di carenaggio di Napoli. Egli pensava in realtà al bacino di carenaggio di Taranto.

VOCCOLI. A giusta ragione.

PORZIO, Vice Presidente del Consiglio dei Ministri. Ma ciò non esclude che si debba provvedere all'uno e all'altro bacino, e non comprendo perchè tanto preconcetto contro l'indispensabile lavoro che si compie a Napoli.

Ma io posso ora con più sollevato animo annunziare al Senato che la mia lotta – che gli onorevoli colleghi non avranno dimenticato – per assicurare l'industrializzazione del Mezzogiorno, iniziatasi con l'assegnazione dei primi 10 miliardi, ora si è conclusa con l'aumento del fondo per altri 10 miliardi come anticipazione dello Stato, ed altri 10 miliardi per la garanzia al Banco di Napoli per le cartelle che potrà emettere e sempre per l'industrializzazione del Meridione.

Per le ferrovie ho detto, e le mie insistenze verso l'amico Corbellini non si allenteranno, come spero che il Senato non abbia dimenticato, l'agitata vicenda per assicurare agli Enti locali del Mezzogiorno una legge ormai definitivamente promulgata, legge che l'onorevole Tupini propose e nella quale io, collaborando, feci prevalere un punto di vista tale da renderla più efficace, più operosa, più concreta, nell'interesse di quelle popolazioni.

Ma della questione di Napoli e del Mezzogiorno discuteremo altra volta ed in sede opportuna, non abbinandola a questa che è soltanto rivolta a soccorrere le popolazioni, le regioni, le industrie devastate e sconvolte dalla terribile calamità, perchè sventuratamente mi pare che il Mezzogiorno sia calamita di tante calamità.

Dichiaro al Senato che le macerie, le tristezze, gli squallori che ho veduto non saranno obliati da me, nè obliate dal Governo. Ma quello che importa è che vi sia non soltanto oggi l'unione di tutti gli uomini, di tutte le forze, di là dai partiti, perchè i partiti rappresentano talvolta una limitazione, una parte della realtà sociale. Bisogna vedere intero il problema, le necessità assolute, con sguardo limpido e sereno, a prescindere da tutto. Io confido in questa unione per il risorgimento e la rinascita del Mezzogiorno, altrimenti ogni fervore, qualsiasi sforzo, diventano vani. Quando un terribile flagello, uno dei tanti, si abbattè sul nostro Mezzogiorno un mio Maestro illustre, Giovanni Bovio, disse, rilevando lo slancio unanime delle genti: « Quello che vi è di grande in queste rovine è il cuore del genere umano ».

Signori, Io confido di poter ammirare, di sentire tra tante tristezze, lutti e rovine, il cuore, il sentimento concorde del Parlamento Italiano. (Vivi applausi dal centro e da destra).

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero
della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1949 al 30 giugno 1950 »
(633) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1949 al 30 giugno 1950.

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

CAPPA. Onorevoli colleghi, la ricostruzione del nostro naviglio mercantile alla fine del primo semestre del 1949, segna 2.461.000 tonnellate di fronte alle 400.000 tonnellate che abbiamo salvato dalla catastrofe dell'ultima guerra.

Nella cifra raggiunta sono comprese circa 190 mila tonnellate di navi inferiori alle 500 tonnellate. Esaminando le varie categorie in cui si suddivida il naviglio troviamo un aliquota di navi cisterniere che supera del 20 per cento la dotazione dell'anteguerra. Abbiamo pure raggiunto l'80 per cento dei « trumps », mentre invece il naviglio passeggeri è ricostituito solo per il 32 per cento. Però è necessario notare e far presente che nell'ultimo anno vi è stato un arresto nell'opera di ricostruzione. Le ragioni sono di facile ricerca: vanno individuate nella cessazione del concorso da parte degli Stati Uniti, datoci attraverso le cessioni delle

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

«Liberty», delle cisterniere «T. 2», e di alcune navi minori; ma sopratutto, nella crisi dei noli venutasi improvvisamente manifestando e che in questi ultimi mesi si è accentuata in modo veramente preoccupante. Intendiamoci: le crisi non sono un fenomeno straordinario e non dobbiamo meravigliarci che si manifestino: esse costituiscono un fenomeno perfettamente normale nel processo economico. Oggi noi attraversiamo una di queste crisi, che nel mercato dei noli sono abbastanza frequenti. Nelle scorse settimane i noli dei «trumps» per carbone dagli Stati Uniti di America all'Italia, dai nove, dieci, undici dollari che nell'immediato dopoguerra furono pagati, scesero persino a tre dollari e 85 centesimi per tonnellata. In questo tracollo ha influito anche il fatto che un quantitativo di ben un milione 800 mila tonnellate di merci, venute dal Nord America attraverso le assegnazioni dell'E.R.P., anzichè dalla bandiera italiana sono state trasportate in eccedenza dalla bandiera statunitense. Noi siamo tenuti per la convenzione relativa all'E.R.P. a riservare alla marina degli Stati Uniti il 50 per cento dei nostri trasporti; ma in quest'ultima annata è stato consentito agli armatori americani un quantitativo assai superiore al nostro impegno. Va sottolineato che questi trasporti non sono fatti al tasso normale dei noli, perehè il naviglio americano ha un privilegio di 3 o 4 dollari per tonnellata trasportata. Nel contempo navi italiane restavano senza carico. Devo esprimere il dubbio che non sia scevra di responsabilità per quanto è accaduto la Delegazione Tecnica Italiana a Washington, così detta « Delteck ». Voglio augurarmi che l'inconveniente non abbia a ripetersi.

La crisi oltre ai «trumps» ha investito, seppure in minore incidenza, anche le navi miste. Una riduzione si nota nei «passaggi» degli emigranti per il Sud-America, che assorbiva la grande maggioranza dei nostri trasporti. Oggi i «passaggi» non sono più così ricercati come negli anni scorsi. A loro volta le navi-cisterna lamentano per la prima volta un notevole sintomo di crisi. Abbiamo navi-cisterna che cominciano a disarmare.

Da segnalare che nei primi sei mesi dello anno corrente si è verificata una notevole riduzione nella partecipazione della bandiera italiana ai traffici nazionali, in quanto si è passati dal 59 per cento dell'intero anno 1948 al 53 per cento del primo semestre di quest'anno. Il declassamento della sterlina ha favorito l'armamento della zona della sterlina per il fatto che gli armatori inglesi, norvegesi, svedesi, olandesi vedono diminuito il loro debito ipotecario sulle navi, con il quale ne finanziarono gli acquisti.

Finora il disarmo tocca pochi elementi, ma nei mesi scorsi si è notato un peggioramento nella situazione lamentata. A fine luglio le navi fermate superiori alle 500 tonnellate erano 10 per un totale di 66 mila tonnellate; mentre 300 navi inferiori alle 500 tonnellate, cioè piccolo naviglio, per circa 18 mila tonnellate erano pure ferme. Alla fine di agosto 10 cisterne per 60 mila tonnellate e sei navi da carico per 32 mila tonnellate erano ferme nei porti nazionali con 22 tonnellate di naviglio piccolo.

Il senatore Ruggeri ha fatto una dichiarazione su cui vale la pena soffermarsi. Parlando delle navi « Liberty » ha ammesso di ritenere che l'acquisto da parte del nostro Governo delle navi « Liberty » sia stato un buon affare. Io vorrei che così fosse una buona volta chiarito il contrasto che è sorto nella discussione su questi acquisti. Ebbi già occasione di accennarvi due volte al Senato. Spero che l'onorevole Ruggeri non sia ulteriarmente contraddetto, nell'altro ramo del Parlamento dai suoi amici di partito.

Ma ammettendo che l'acquisto delle «Liberty», poi cedute all'armamento privato od associato, sia stato un buon affare, quale indubbiamente è stato, qualcuno rimprovera però agli armatori di averlo fatto. Mi piace ripetere ciò che già francamente ho detto in altre occasioni, che chi lavora per proprio conto lavora per guadagnare. Gente che lavori per perdere non dovrebbe esisterne nel processo economico della vita nazionale. Purtroppo ci sono degli amministratori di aziende che lavorano sapendo di perdere, perchè sanno che non andranno in fallimento in quanto c'è lo Stato che li sovvenzionerà o provvederà al deficit dei loro cattivi affari. Dobbiamo tener conto inoltre che gli armatori i quali hanno

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

molto guadagnato negli anni in cui i noli erano alti, sono oggi colpiti dalla depressione,
perchè la maggior parte di essi ha investito
i guadagni in nuovi acquisti. Ora la crisi dei
noli provoca anche una rapida svalutazione
del naviglio: una Liberty che qualche mese fa
saliva ancora a 600 mila dollari oggi ha un
prezzo di mercato di 400 mila dollari.

E se noi oggi possiamo con soddisfazione segnalare la ricostruzione di una buona parte del nostro naviglio mercantile, va riconosciuto che la dobbiamo non solo all'iniziativa dei governi di allora — io ne ho un merito relativo perchè le «Liberty» furono contrattate quando non stavo al Dicastero della marina mercantile —, ma anche all'intrapresa coraggiosa dell'armamento italiano che si è rimesso sulle vie del mare. Se poi una parte di questo armamento, il 60 per cento, fa capo al compartimento di Genova, dobbiamo tener conto che molti degli armatori del compartimento sono oggi impegnati a fondo con il loro onore e con la loro personale responsabilità. Io penso — e devo dirlo per fedeltà ad una linea politica ed economica di cui sono convinto che per attivare i traffici non bastano le navi, ma occorre saper farle navigare. E per farle navigare sono necessari tanto i marinai quanto gli armatori. Affidare tale mestiere ad altri imprenditori, come forse vorrebbero il mio amico personale onorevole Giulietti e i socialisti e i comunisti e forse anche l'attuale onorevole Ministro della marina mercantile, ritengo che sia come farsi levare i denti dai falegnami per antipatia verso i dentisti. (Commenti).

Quanto detto sopra mi serve anche per trarre una considerazione sulla recente agitazione dei marittimi. Nella situazione di crisi che investe la nostra come altre marinerie del mondo, (per esempio la flotta mercantile americana oggi non interviene sul mercato libero se non con i concorsi statali e con i noli di privilegio), mi sembra che momento più infelice non poteva trovare il capitano Giulietti per portare alla battaglia i marittimi, mentre proprio occorreva ed occorre una collaborazione feconda e sincera delle varie categorie per resistere alla crisi perchè l'armamento non sia costretto a disarmare le sue navi e perchè i nostri marinai possano continuare a navigare.

Eppertanto l'ultimo fermo di navi che è stato effettuato nel settembre in alcuni porti italiani, come quello precedentemente operato nel giugno scorso, è stato dannoso all'economia nazionale, ma, anche improduttivo dal punto di vista dell'azione sindacale. È bensì vero che l'onorevole Giulietti — dopo che i rapporti intercorsi tra lui e la Confederazione rossa del lavoro e il Partito comunista erano stati di recente d'una estrema tensione — ha ottenuto in questa occasione l'appoggio dell'onorevole Di Vittorio che forse lo ha sospinto a creare l'agitazione ed a fermare le navi. Io penso però che l'onorevole Di Vittorio lo abbia sostenuto come la corda sostiene l'impiccato: e che il Partito comunista e per esso la Confederazione del lavoro sperino di poter rapidamente, forse assai presto, impossessarsı della eredità della «Federazione della gente di mare » e delle navi e del patrimonio della « Cooperativa Garibaldi ». (Commenti). Intanto dobbiamo lamentare che grave danno soprattutto alle Società armatoriali della « Finmare », e cioè ad aziende il cui patrimonio è dello Stato e le cui passività sono a carico dello Erario, sia stato apportato da questi fermi arbitrari di navi ed anche che enorme discredito sia stato recato alla nostra marina mercantile, perchè passeggeri stranieri numerosissimi hanno dovuto abbandonare le navi su cui avevano preso imbarco o fissato il passaggio per le Americhe. Società straniere hanno imbarcato questi passeggeri distraendoli così dalle nostre che hanno dovuto rimborsare il prezzo del biglietto e sobbarcarsi altri oneri per danni.

Ieri un collega dell'altra parte della Camera ha rimproverato al senatore Raja alcune affermazioni contenute nella sua relazione al bilancio. A me non sembra giustificato questo rimprovero dell'oratore comunista. Il relatore infatti ha scritto che « non possiamo tacere e ci vediamo costretti a richiamare tutti, armatori e marinai, ad un maggior senso di responsabilità per non compromettere il magnifico risveglio delle nostre fortune marinare. Se non si afferma — egli aggiunse — una permanente collaborazione tra le classi lavoratrici e gli armatori in questo sforzo di ricostruzione, la nostra marina mecantile è condannata alla sua fine, deludendo le speranze

6 OTTOBRE 1949

e il sacrificio del Paese». Ed ha ammonito: « Noi non vogliamo dire una parola di parte; non vogliamo emettere giudizi; ma non possiamo non affermare che nella vita della marina mercantile, comunque assunta, da privati o da imprese controllate, è impegnato lo Stato e che questo non può trascurare gli interessi superiori del Paese. E non possiamo non avvertire che lo Stato, così come il popolo italiano l'ha creato, non può abdicare ad un suo potere e dovere, che gli impone di fare rispettare le sue leggi e di custodire gli interessi del Paese».

Credo che l'onorevole Raja, così scrivendo nella sua relazione, abbia esattamente interpretato il pensiero della grande maggioranza della 7ª Commissione permanente del Senato, che io ho l'onore di presiedere.

Onorevoli colleghi, la crisi dei noli lamentata sarà certo superata, ma è da dubitare assai che lo sia in modo da ritornare ai noli dell'immediato dopoguerra. E ciò per la grande massa di naviglio da carico che oggi esiste nel mondo. Il naviglio in navigazione supera già di molto quello armato prima dell'ultima guerra. La ricostruzione di quello distrutto è stata rapidissima anche e sopratutto perchè è stata aiutata, come già detto, dalla cessione di « Liberty » e di petroliere « T. 2 » e di altre navi costruite durante la guerra con fantastica rapidità e in enorme quantità dagli Stati Uniti d'America. Se però gli Stati Uniti d'America gettassero oggi sul mercato le riserve di naviglio che hanno ancora disponibili e disarmate, noi potremmo assistere ad un peggioramento dei noli.

Questa crisi non può non ripercuotersi sulla già gravissima crisi dell'industria cantieristica italiana. Io ho avuto ripetutamente occasione di accennare alla situazione dei cantieri navali del nostro Paese e, affrontando anche l'impopolarità, ho affermato che occorre che il Governo si decida a risolverla con atti coraggiosi, tagliando dove occorra tagliare, imponendo una disciplina economica e finanziaria ad una industria di cui lo Stato risponde per la maggior parte.

Questo problema non è stato affrontato; devo dire che non si è voluto affrontare. Quando, discutendosi la legge per le nuove costru-

zioni navalı io ho suggerito che contemporaneamente si curasse e stimolasse la concorrenza fra i vari cantieri — osservando che la formulazione della legge, specie nell'articolo 2, avrebbe invece finito coll'annullare ogni concorrenza, l'onorevole Ministro della marina mercantile ha risposto che il problema della crisi dei cantieri navalı è sul tappeto da molti decenni e che non si poteva pretendere di risolverlo rapidamente ed in tale occasione. Però ad un certo momento bisognerà pure che ci decidiamo ad affrontarlo perchè questi cantieri gravano sull'Erario pubblico in quanto circa l'80 per cento è nell'orbita dell'I.R.I. e quindi il loro passivo ricade su tutti i contribuenti italiani, il che non è più oltre tollerabile.

Ora, la crisi dei cantieri si è appesantita per varie ragioni. Prima fra tutte il ritardo dell'attuazione della legge per le costruzioni navali. L'Amministrazione della marina mercantile ha una responsabilità certa in questo ritardo. Agli onorevoli senatori è stato raccomandato che votassero il disegno di legge quale ci era pervenuto dalla Camera adducendo la ragione di urgenza per dare sollecitamente commesse ai cantieri rimasti per la più parte senza lavoro. Il Senato acconsentì a votarla senza modificarla come io avevo suggerito. Ciò malgrado hanno girato per mesi e mesi e girano tuttora a vuoto e lo Stato salda a fine mese le passività della gestione e degli stipendi e dei salari a dirigenti e maestranze, che sono indubbiamente privilegiati rispetto ai lavoratori ed agli impiegati di altre aziende.

Altra ragione della crisi dei costi e della produzione è il fatto che non si è voluto riconoscere la necessità della riduzione dei cantieri. Dobbiamo avere il coraggio di affermare che la moltiplicazione degli scali, che è susseguita alla precedente guerra, non trova attualmente riscontro nelle richieste del nostro armamento e nella possibilità di reggere la concorrenza con 1 cantieri stranieri e di accettare commesse dall'estero. Questa è la realtà, certo severa e preoccupante. Bisogna ci decidiamo una buona volta a ridurre gli scali in modo che quelli che resteranno possano produrre in pieno o quasi, conseguendosi così la riduzione dei costi generali della produzione da aiutarsi colla riduzione del prezzo dei materiali

6 OTTOBRE 1949

siderurgici che si propone la riforma dell'industria siderurgica.

In verità, onorevoli colleghi, la legge per le costruzioni navali non solo non ha affrontato questo problema, ma lo ha aggravato per il ritardo con cui è stata messa in esecuzione e anche perchè ha soppresso ogni stimolo alla concorrenza. Non voglio vantarmi di essere stato facile profeta, ma i colleghi che hanno avuto la bontà di ascoltare il mio intervento nel febbraio scorso, ricorderanno come vi abbia sottolineato che l'articolo secondo della legge, che attribuiva al Ministro la facoltà di distribuire le costruzioni fra i vari cantieri. con l'aggiunta dell'emendamento apportatovi dalla Camera per una riserva specifica in favore di alcuni di essi, non avrebbe davvero stimolato il miglioramento della produzione dei cantieri e che nessuna amministrazione e nessuna maestranza si sarebbe sentita tenuta a lavorare meglio e di più per ridurre i costi delle costruzioni, perchè ogni cantiere avrebbe comunque avuta una quota di tonnellaggio da costruire e avrebbe così anche potuto imporre i propri prezzi. Le innovazioni introdotte nel primitivo progetto « Fea » dall'attuale Amministrazione favoriscono la pigrizia dei dirigenti e l'illusione delle maestranze.

In più che cosa è accaduto? È accaduto che mentre tutti i cantieri del mondo — inglesi, americani, olandesi, svedesi — hanno cercato di standardizzare le costruzioni per ridurre i costi (il che è un imperativo della produzione moderna), noi invece abbiano standardizzato nulla. Le assegnazioni che l'Amministrazione della marina mercantile ha fatto in base all'articolo secondo della legge Saragat, rappresentano un vero campionario di tutti i tipi di navi. Quindi anche da questo punto di vista nessuna moderna attrezzatura, nessuna riduzione di costi: e si continuerà nell'andazzo lamentato e costoso.

Quando al pricipio dell'anno 1948 feci studiare e presentai la legge per le nuove costruzioni, che doveva essere di emergenza, la produzione italiana aveva un costo di circa il 33 per cento superiore a quello dei cantieri inglesi. Questa differenza è aumentata e salirà ancora per il deprezzamento della sterlina. Oggi si può calcolare che i nostri cantieri

producano ad un costo del 45 o del 50 per cento superiore a quello dei cantieri inglesi. È impossibile per noi accettare le commesse estere. Purtroppo ci sono delle amministrazioni dei troppi cantieri parastatali che ancora vanno alla ricerca di queste commesse estere perchè sono pressate dal desiderio di sopravvivere e dal bisogno di dar lavoro alle loro maestranze — la quale ultima è certo considerazione onorevole. Ma pur senza considerare che queste maestranze e questi impiegati — tutte e tutti in soprannumero — gravano sul contribuente italiano, bisogna tener conto che per riuscire ad ottenere le commesse esterė, bisognerà fare i prezzi inferiori almeno del 40 per cento al costo di produzione, e che questa differenza, questo regalo agli stranieri dovrà essere pagato dallo Stato.

Vorrei chiedere all'onorevole Ministro se sia esatto, sempre in merito del costo della nostra produzione, che il Conte Grande di cui si era preventivata la spesa per il ripristino in quattro miliardi — quale ripristino deve obiettivamente riconoscersi che è stato bene eseguito, sicchè oggi la nave naviga bene e porta la nostra bandiera nei porti dell'America del sud è invece costato più di cinque miliardi. Questa maggiorazione di costo va poi a rischio del l'erario perchè la società, che ha assunto il ripristino, ha diritto all'integrazione dell'eventuale suo deficit di bilancio. Sarebbe interessante conoscere se il lamentato inconveniente sia stato causato non soltanto dalla scarsa produttività delle maestranze, dagli scioperi a singhiozzo, dalla non collaborazione ecc., ma anche da altre cause. Ritengo che il Senato sarebbe grato all'onorevole Ministro se egli volesse accertare le responsabilità di questo maggior costo.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Lo chieda al Ministro dell'industria.

CAPPA. Siccome il deficit delle società di navigazione della « Finmare » è saldato col bilancio della Marina mercantile penso che un certo interesse a ciò lo abbia anche il Ministro della marina mercantile.

Se così non è. ritiro l'invito.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Lo chiederò al Ministro dell'industria.

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

CAPPA. Abbiamo poi anche un enorme ritardo nel ripristino dell'altro piroscafo gemello, il *Conte Biancamano* che avrebbe dovuto prendere il mare ai primi di maggio e, si dice, prenderà il mare invece nel prossimo novembre. Un ritardo di molti mesi che graverà sul bilancio della società committente.

Debbo anche esprimere sommessamente, per sincerità e anche un poco per mio dovere, dato che alcuno ritiene che io abbia una qualche competenza in materia, una preoccupata riserva riguardo alla autorizzazione che è stata data alla «Finmare» per la costruzione di tre navi da 25 mila tonnellate. Ripeto che allo stato attuale dei commerci, dei servizi, dei noli, nonchè dello sviluppo crescente della navigazione aerea specialmente per i passeggeri di lusso, io ritengo che queste navi corrano il rischio di conseguire un esercizio passivo. Per questo io avrei preferito che anzichè navi da 25 mila tonnellate le società di preminente interesse nazionale «P.I.N.» avessero costruito navi di minore tonnellaggio e di più economico esercizio. Io mi auguro che, contrariamente a quanto l'onorevole Ministro ha preannunciato alla Camera, egli non consenta l'ulteriore autorizzazione alla « Finmare » per la costruzione di una quarta nave di 25 mila tonnellate.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. E perchè no?

CAPPA. Ripeterò allora che la politica delle grandi navi è stata disastrosa. Fu fatta e imposta dal fascismo a scopo di prestigio del regime. Costrinse varie società di navigazione, che erano attive con esercizi economici, a costruire e gestire navi di grande tonnellaggio costose nella costruzione e passive nell'esercizio. È vero che noi oggi non abbiamo attualmente in programma navi da 30 o 40 mila tonnellate, come nel periodo fascista; però anche le navi da 25 mila tonnellate che saliranno a 27 mila, fatalmente di lusso e costose, potranno facilmente diventare passive alla prima crisi dei trasporti o sotto la pressione della concorrenza estera: e siccome sono esercitate dalle società «P.I N.» la loro passività graverebbe sul bilancio dello Stato.

All'articolo 42 del bilancio sono contemplate le sovvenzioni alle società assuntrici di

servizi marittimi e di compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale. Dai 2 miliardi e 500 milioni dell'esercizio scorso, siamo saliti a 2 miliardi e 825 milioni.

Non so se qualcuno dei nostri colleghi si sia reso parte diligente per vedere come sono stati distribuiti questi fondi. Sarebbe utile lo avessero fatto in molti, perchè quando si parla di esercizi di Stato, di nazionalizzazione del grande naviglio ecc. ecc., bisognerebbe anche prospettarsi i dati esatti sul costo di queste socializzazioni diretto o indirette e vedere se non sia invece possibile conseguire uguali, ma più economici risultati, dalla concorrenza nella libertà di iniziativa più naturalmente portata a contenere il costo dell'esercizio. Io non sono affatto contrario alla «Finmare» e alle sue società. È una delle storie diffuse a grossolano scopo polemico quella che io voglia distruggere detta organizzazione e cedere il suo naviglio ad armatori privati. Non ho mai sognato di fare alcunchè di tutto questo. Credo e dichiaro qui senza sottintesi di riconoscere che alcuni servizi di linea tra i maggiori non potrebbero facilmente essere eserciti dall'iniziativa privata, e che dove questa manchi o sia insufficiente è naturale provveda lo Stato. Egualmente dicasi per certi servizi di assoluta necessità come quelli fra il continente e le isole e le isole fra loro che debbono a qualunque costo essere attuati ed eserciti in modo soddisfacente per le popolazioni. E quando dico iniziativa privata, non intendo solo l'armatore singolo o l'agenzia familiare; ma anche le società composte da azionisti che vi impegnano il loro denaro, come non erano dei singoli privati i creatori della Rubattino ed i risparmiatori azionisti che sottoscrissero le emissioni di capitale della « Navigazione generale italiana », del « Loyd Sabaudo », del « Loyd Triestino », ecc. ecc. Quando parlo di iniziativa privata non intendo insomma limitarla all'armatore Tizio o all'armatore Caio o all'armatore Sempronio, ma intendo comprendervi anche tutte le associazioni di azionisti privati e le unioni cooperative le quali tutte rispondono coi loro capitali alle eventualı passività della gestione. Però l'iniziativa privata, anche così intesa, non sempre può oggi corrispondere sempre alle necessità di

DISCUSSIONI

6 Ottobre 1949

grandi o di particolari servizi di linea, che occorra riattivare o mantenere. L'azione delle società facenti capo alla «Finmare», quando le loro gestioni siano ricondotte ed obbligate a una severa economia e a criteri di intelligenti e preoccupate considerazioni commerciali, potrà anche riuscire utilissima come controllo moderatore dei costi dei servizi indispensabili e dei passaggi passeggeri, in modo che non ne resti il monopolio indiscriminato alla speculazione privata. Per concludere — e spero definitivamente, per quanto sta in me, su questo tema — riassumerò la mia opinione sostenendo che bisogna persuadere gli amministratori di queste società e tutti gli esercenti dei servizi minori indispensabili a riconoscere che essi hanno il grande, il nobile dovere verso il Paese, di fare economia del pubblico, denaro Se ciò non avverrà — e sottopongo la considerazione in special modo ai colleghi socialisti — ogni esperimento di nazionalizzazione o statizzazione dell'armamento e dei servizi sarà condannato a fallire, perchè ad un certo momento il contribuente, che non sia qualcuno personalmente ed egoisticamente interessato a che le cose continuino nell'andazzo lamentato, chiederà, a qualsiasi partito appartenga: « Ma perchè dobbiamo mantenere delle categorie privilegiate di funzionari e di marittimi? ». Ecco il problema; ecco perchè ho insistito, insisto e insisterò a che il Governo lo approfondisca e lo risolva nello stesso interesse e per la vitalità della « Finmare ».

Nel bilancio 1949-50, capitolo 42, lo stanziamento complessivo per servizi sovvenzionati c per la «Finmare» è di 2 miliardi e 875 milioni. Di questa cifra, una grossa parte, circa la metà serve non per sovvenzioni a servizi, ma per integrazione di bilancio. Le convenzioni fatte con la società « P.I.N. » prevedono l'obblico dello Stato di assicurare l'utile del 4 per cento al capitale azionario. Per la società « Italia » di Genova, favorita dalla gestione di molte linee col nord e col sud America, il bilancio dello scorso esercizio risulta attivo e gliene va data lode; ma ciò non è accaduto per le altre società (Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia), invero meno fortunate nelle linee che lranno continuato ad esercitare, per le quali

la integrazione nel solo triennio del 1945-47 è stata di un miliardo e quattrocento venticique milioni annui.

Questi esercizi, come ogni gestione di Stato, sono fatti con eccessiva larghezza, quale non penserebbe un armatore privato, specie nella conservazione di uffici e di personale e senza preoccuparsi troppo se le linee possano realmente essere o diventare attive.

Inoltre abbiamo anche le società con carattere locale per servizi indispensabili nelle isole, per cui godono di sovvenzioni prestabilite. Queste sovvenzioni sono, al valore attuale della lira, poca cosa, ma subiscono però maggiorazioni notevolissime che moltiplicano parecchie e parecchie volte l'importo delle sovvenzioni contrattuali. Tra le integrazioni preventivate sono 180 milioni alla navigazione Toscana; 285 milioni alla Società Partenopea; 205 milioni alla società Eolia; 250 milioni alla Meridionale; 28 milioni alla Istria-Trieste; 55 milioni alla Fiumana. Per queste società minori appaiono preventivati per l'esercizio in corso un miliardo e 400 milioni. A proposito della Istria-Trieste devo, mio malgrado, anche stavolta sottolineare che essa esercisce oggi -olo una linea « estiva » da Trieste a Grado, perchè purtroppo i servizi già gestiti da detta società non hanno più potuto essere mantenuti per dolorosi avvenimenti bellici e politici che hanno staccato per ora dall'Italia le popolazioni e i porti dell'Istria. È accaduto che, ad un certo momento, l'Amministrazione della marina mercantile ha osservato (e mi pare averlo fatto opportunamente), che se non sussistevano più servizi in gestione era inutile continuare a tenere in piedi la convenzione e a pagarne gli oneri e le relative grosse integrazioni. Questo avvenne nel secondo semestre del 1947. Grande agitazione dei gerenti e degli azionisti nonchè del personale per verità assai ridotto, dell'Istria-Trieste, che mi sero in movimento sindacati e deputati Però l'Amministrazione della marina mercan tile resistette anche all'intervento della Presidenza del Consiglio. Col successivo cambio nell'Amministrazione il Ministero ritenne di ritirare la denuncia della convenzione, e di continuare così a pagare la sovvenzione alla società, facendole, a titolo di giustificazione,

6 OTTOBRE 1949

esercitare al posto delle linee di una volta la sola linea estiva Trieste-Grado. Così però i 6 milioni di sovvenzione danno pretesto e modo di consentire una integrazione di esercizio di ben 28 milioni! Quindi per esercitare un servizio estivo Trieste-Grado, di cui ben pochi si servono, l'Amministrazione della marina corrisponde oltre trenta milioni alla società. E questo deficit, o dicharato tale, probabilmente aumenterà alla liquidazione finale.

Per la *Fiumana* si danno 9 milioni di sovvenzione e si è già versato un « acconto » di 55 milioni di integrazione sull'esercizio scorso.

Questi dati, onorevoli colleghi, ho voluto richiamare alla vostra attenzione perchè ritengo che sia nell'interesse dell'economia nazionale e della buona amministrazione dello Stato ricordare a tutti che ad un certo momento il rendiconto dovrà pur venire.

Devo poi rammentare agli onorevoli colleghi che nella discussione della legge delle costruzioni navali, nella seduta del 24 febbraio scorso io ho presentato un ordine del giorno che, tra l'altro, diceva: « Il Senato considerando ecc. convinto inoltre che lo sviluppo ed il progresso della nostra marina mercantile e dei nostri traffici marittimi debbano alimentarsi dalla intraprendenza e dalle iniziative dell'armamento libero, nonchè dal migliore utilizzo dell'organizzazione costituita dall'armamento delle società che esercitano i servizi di preminente interesse nazionale, entrambi posti in proficuo regime di animatrice emulazione, invita il Ministro della marina mercantile a presentare sollecitamente al Parlamento un progetto di riforma delle leggi nn. 2081 e 2082 del 7 dicembre 1936, che disciplini la loro attività tecnica ed amministrativa adeguando nel miglior modo l'effettivo rendimento di tutte le società della «Finmare » alle esigenze di una veramente sana produzione per l'economia nazionale ...».

In quella occasione si svolse un dibattito a fondo; una parte del Senato — l'estrema sinistra — si è schierata contro l'approvazione di questo ordine del giorno; l'onorevole Ministro, giustamente ritenendo e dichiarando che in esso nulla vi fosse di offensivo per la società « P.I.N. », lo ha invece accettato; il

Senato, a grande maggioranza, ha votato il mio ordine del giorno che ha così impegnato formalmente il Governo. Io non dubito che l'onorevole Ministro avrà preso in attenta considerazione questo problema demandatogli dalla nostra Assemblea, con una votazione assai esplicita. Resto in attesa che anche su questo argomento, il Ministro, se è possibile in questa discussione ovvero in altra occasione, dia qualche informazione al Senato.

Devo ancora ritornare un momento sullo sciopero dei marittimi. I due fermi di navi che il capitano Giulietti ha ordinato con l'aiuto e l'appoggio della Confederazione generale del lavoro nei porti di Genova, Venezia e Napoli, i quali avrebbero prodotto un danno, si afferma da taluno, di quasi tre miliardi alla nostri economia — non posso garantire la cifra che ho raccolto, ma certo gravissimo è stato il danno arrecato — ha avuto per bandiera il programma di vedere migliorate le pensioni dei marittimi, desiderio assai umano; ma in effetti il movente realle è stato quello di ottenere dallo State il ripristino di due navi della « Cooperativa Garibaldi », la Bixio e la Bertani. L'equivoco del testo dell'articolo 26 della slegge per le costruzioni navali si è prestato a questo tentativo dell'onorevole Giulietti. Voi ricorderete, onorevoli colleghi, che nella discussione della legge io rilevai che la dicitura dell'articolo, quale era stato formulato dal Ministro proponente e quale aveva aggravato con un suo emendamento la Camera, era quanto di più confuso si potesse immaginare. Ma le disposizioni date dal partito ai colleghi dell'Estrema sinistra sotto le pressioni dei sindaceti cantieristici e quelle date per ragioni parlamentari agli amici della Democrazia cristiana erano di votare senza varianti la legge per non doverla rinviare alla Camera. Io avvertii allora che la questione della Nino Bixio era introdotta, e malamente, nell'articolo 26 in termini che bisognava essere del mestiere per capire di che cosa si trattasse. In realtà la legge, come è stata approvata, si presta a confondere le idee, perchè l'articolo dice che lo Stato provvederà a finanziare la « Garibaldi » sino alla concorrenza di tutte le spese necessarie per il ripristino della Nino Bixio. Ma,

DISCUSSIONI

6 Ottobre 1949

successivamente, e all'uopo, stanziava la somma massima di un miliardo.

Ora jo non ritengo, onorevole Ministro, che lei possa interpretare in così lato senso questa legge in modo da poter spendere per il ripristino della Nino Bixio più di un miliardo. Senza tener comto che secondo le intenzioni dell'onorevole Giulietti non dovrebbe trattarsi di ripristino, ma di trasformazione in nave mista (lavoro certo più costoso). Dovrei pertanto pensare che la dichiarazione da lei fatta a Genova, così come è stata riportata dai giornali, cioè che provvederà a finanziare il totale ripristino della Nino Bixio, significhi che ella intenda presentare, se mai, un nuovo disegno dı legge alla Camera in favore della « Cooperativa Garibaldi», perchè non penso che l'Amministrazione sulla base della legge in corso possa disporre a favore di essa di più del miliardo che la legge autorizzava. E non credo che il capitano Giulietti per aver fatto il cattivo possa pretendere dal Ministro il premio di mezzo miliardo.

Nessuno pensava alla Bertani la quale — quando si discusse la legge de qua — non era di proprietà della «Cooperativa Garibaldi ». La Bertani è una nave che, arenata sulla costa africana, fu dichiarata preda di guerra dall'Inghilterra. La « Cooperativa Garibaldi » non intervenne a difendersi nel relativo giudizio avanti il tribunale delle prede. L'onore: vole Sottosegretario alla marina mercantile potè rispondere brillantemente ad una interpellanza svolta alla Camera dall'onorevole Giulietti proprio su questo argomento. La Bertani era stata acquistata dall'armatore Lauro dagli inglesi. L'onorevole Giulietti allora insorse rivendicando la nave alla sua cooperativa, protestando perchè il Ministero aveva autorizzato l'armatore Lauro all'acquisto e minacciando di mandar questi all'inferno per l'acquisto, che però appariva perfettamente legittimo. Che cosa è accaduto? È accaduto che successivamente — io non credo per paura dell'inferno, ma perchè nel frattempo il tracollo dei noli ha prodotto un grande deprezzamento della nave — l'armatore Lauro ha colto volentieri la palla al balzo per abbandonare a Giulietti il relitto acquistato, facendosi naturalmente rimborsare il prezzo pagato agli inglesi e le spese sostenute. Quindi la Bertani è così rientrata nel patrimonio della « Garibaldi » e Giulietti ha cominciato tosto a pretendere (e questa fu una delle cause dello sciopero) che lo Stato sia tenuto a ripristinargli anche questa nave per asserito, ma non specificato, danno che lo Stato avrebbe recato alla « Cooperativa Gariblaldi ». Ora è matematico che il caso della Bertani non può rientrare da nessuna parte nella legge per le costruzioni navali e che lo Stato non può in alcun modo intervenire salvo che con una legge speciale — che dovrebbe essere sottoposta all'approvazione del Senato e della Camera — a far votare la quale non mi pare sarà facile cosa.

Vorrei aggiungere una mia personale impressione e cioè che, con il ribasso dei noli, quale oggi segnalato, e la conseguente svalutazione delle mavi, specie se vecchie, non sia più davvero un attare il ripristino della Bertani. Converrebbe alla Cooperativa impiegare meglio il proprio danaro o, se l'ottenesse, quello dello Stato. Però buono e solo giudice dei suoi affari è la «Garibaldi»: e gli altri non hanno da entrarci. Sarebbe bene, anzi. che la «Garibaldi» facesse quello che fanno gli armatori liberi: pensarci bene sopra. e fare essa, per proprio conto. Perchè se l'onorevolle Giulietti potrà sperare che attraverso un'altra agitazione, e magari, attraverso la debolezza di un Ministro gli sia possibile ottenere che lo Stato gli ripristini la nave a spese dell'Erario, egli scatenerà un'altra agitazione per farsela ripristinare; ma se invece dovrà provvedere per proprio conto rimettendoci cventualmente il danaro della Cooperativa, esaminerà coscenziosamente bene la questione e magari penserà la restituire la Bertani all'armatore Lauro che tanto brillantemente gliela ha ceduta. (*Ilarità*).

Passo ora rapidamente ad esamınare la situazione del cabotaggio. Lamentiamo tuttora una persistente crisi del cabotaggio e la conseguente gravissima difficolità del Navalpiccolo. Ne hanno parlato vari colleghi nell'altro ramo del Parlamento. Tutti riconoscono che purtroppo la navigazione di cabotaggio è ridottissima, che molte navi minori sono ferme e tutti invocano l'intervento dello Stato, secondo l'uso invalso di chiedere allo Stato di intervenire in tutto, di provvedere a tutto,

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

salvo poi a lamentarsi se i Ministri Vanoni e Pella chiedono contributi fiscali più forti ai cittadini. In merito confermerò molto francamente le osservazioni che ho fatte ripetutamente. La crisi dipende in primo grado dalla scarsezza e dalla riduzione dei traffici mediterranei, sia fra i porti dello nostra penisola, sio con quelli di altre nazioni di questo mare. Ma è stata soprattutto aggravata da due fatti: il primo è quello di aver pretesa l'estensione del contratto di navigazione delle grandi navi alle piccole navi. La F.I.L.M. (Federazione italiana lavoratori mare) insistette per questo e alla fine d'anno 1947 minacciò di fermare le navi nel porto di Genova, all'uopo facendo scioperare i rimorchiatori. Quale fermo fu però stroncato col mettere rimorchiatori militari a sostituire il servizio di quelli ınattivi. Ma la F.I.L.M. insistette nella richiesta ed ottenne che fosse decisa la applicazione al personale del piccolo naviglio degli stessi contratti di lavoro delle grandi navi. Pretesa manifestamente anti-economica che non poteva non soffocare l'attività del piccolo naviglio. Il secondo motivo della crisi è stata l'imposizione, da parte dell'organizzazione dei lavoratori portuali, della norma per cui il lavoro di scarico e carico delle navi minori non può più essere effettuato dai marittimi imbarcati, ma riservato ai lavoratori del porto.

Si tratta ora di ben 370 navi inferiori alle 500 tonnellate ferme o in disarmo nei vari porti in conseguenza di queste due imposizioni. Esse sono state esaltate anche ieri in questa Aula come conquiste sindacali, ma in realtà sono delle conquiste sindacali sulla carta, buone solo per i comizi, perchè hanno costretto all'inattività grande parte del naviglio, colla conseguente disoccupazione dei marinai, mentre non hanno giovato ai lavoratori dei porti, cui le navi che non navigano non possono portare merci da sbarcare. Qualche piccola nave nell'accordo fra il « padrone » e l'equipaggio naviga ora « alla parte » evitando l'applicazione del contratto sindacale di lavoro.

Ed ora si richiede che intervenga il Governo e qualcuno vorrebbe nientedimeno che vietasse alle navi maggiori il traffico fra i vari porti nazionali. Queste pretese oltre a riuscire palliativi se attuate (e non vedo la cosa possibile) sarebbero gravi errori economici. Bisogna invece cercare di fare in modo che il Navalpiccolo, attraverso la ripresa dei traffici effettuata con una migliore e più economica organizzazione del lavoro che dovrebbe essergli consentita anche dalle organizzazioni sindacali, possa riprendersi sul solido terreno della realtà della vita economica.

Passiamo alla pesca. Anche qui sono note dolenti. L'amico Tartufoli ha portato in Aula la sua appassionata invocazione pei pescatori. Io però non condivido in tutto il suo programma. Quando egli suggerisce che, per sostenere l'industria peschereccia, occorre far rialzare il prezzo del pesce, colla istituzione di protezione di dazi doganali sulla importazione straniera, sono costretto a dichiararmi assolutamente contrario al suo suggerimento. L'Italia conta una produzione di pesca inferiore ai bisogni della popolazione e alla richiesta del mercato, ed abbiamo necessità che il pesce che non troviamo nei nostri mari e che non sappiamo o non possiamo procurarci in altri mari, ci venga dall'estero. Non dobbiamo creare delle nuove barriere che farebbero crescere il costo della vita, provocando difficoltà alla produzione e agitazioni sociali. Purtroppo sta di fatto che presso la maggior parte delle nostre coste il pesce è scarso ed in decrescenza. Quindi bisogna convincersi che l'industria peschereccia non può più svolgersi come la facevano i nostri nonni e come si faceva ai tempi in cui Gesù sovvenne ai pescatori di Genezareth Bisogna creare uno spirito associativo maggiore tra i nostri pescatori. Andiamo loro incontro con tutte le provvidenze che lo Stato può dare, riduciamo il prezzo della nafta e la pressione fiscale — tutti questi eventuali provvedimenti saranno certo accolti dal Senato con entusiasmo — ma soprattutto facciamo opera di propaganda tra questi marinai per abituarli alla associazione, per convincerli della necessità di andare a cercare il pesce anche e specialmente lontano dalle nostre coste ed in altri mari; che bisogna acquistare battelli da pesca oceanica come avviene nelle altre nazioni marinare. Solo in questo senso possiamo ricercare la salvezza e il progresso della vasta categoria dei pescatori.

6 OTTOBRE 1949

Tutte queste considerazioni spero vadano intese, come sono, ispirate unicamente dalla grande simpatia particolare che io provo sia per i marittimi del cabotaggio sia per quelli del navigio peschereccio, ieri così appasionatamente patrocinato dall'onorevole Tartufoli.

Giacchè ho accenato al lavoro portuale, dirò ora qualche cosa su questo argomento, tanto più che il barometro segna pericolo di agitazioni della categoria dei lavoratori portuali.

Quando ero Ministro della Marina mercantile ho avuto occasione di rispondere ad una interrogazione dell'onorevole Finocchiaro Aprile alla Costituente. Egli invocava il ritorno alla libertà della organizzazione dei portuali e alla libera indiscriminata concorrenza Io risposi che ero contrario a questa tesi perchè una tale libertà avrebbe prodotto nei no stri porti uno stato di anarchia quale quello di molti decenni fa, mentre le attuali organiz zazioni portuali, pur avendo il monopolio della mano d'opera e nonostante alcune loro deficenze, mentre tutelano l'interesse economico dei lavoratori hanno anche ordinato e disciplina to il lavoro dei porti nell'interesse dei traffici Questo è lo stato d'animo non sospettabile con cui tratto il problema. Ma nel contempo di fronte ad episodi che pur recentemente abbiamo deplorato col rifiuto al tutto arbitrario di scaricare e caricare navı per ragioni « politiche », ed anche di fronte all'eccessivo aumento delle tariffe portuali in alcuni porti, nonchè all'abuso di qualche lavoratore di farsi sostituire nella « chiamata », io dico che sarà opportuno che i rappresentanti responsabili delle organizzazioni sindacali portuali considerino i seguenti punti: primo, che si tratta di servizio di interesse pubblico e nazionale; secondo, che se vogliamo attrarre il commercio estero nei nostri porti dobbiamo cercare di mantenere basse le tariffe; terzo che se alle organizzazioni è lasciato il monopolio del lavoro portuale esse non hanno diritto a struttarlo a scopo politico nell'interesse di un partito, perchè in questo caso il Governo dovrebbe totalmente rivedere la loro situazione di privilegio. In fatto, i lavoratori del porto di Genova e di Venezia si sono rifiutati, nel settembre scorso, di scaricare e caricare dei bagagli dei viaggiatori che dovevano partire sulle navi fermate da capitan Giulietti, mentre essi non avevano nessuna questione sindacale per giustificare in qualche modo il loro operato. Di fronte a questi episodi noi non possiamo che deplorarli ai responsabili della organizzazione e della massa dei lavoratori portuali, onde indurli ad evitare che si rinnovino consimili gravi inconvenienti.

M₁ avvio alla conclusione. Vi sono alcuni problemi di ordine amministrativo che sarebbe bene fossero decisi dall'onorevole Ministro. Il tunzionamento del « Registro Navale Italiano » è ancora in crisi per dissensi di carattere del tutto interno e personale. Io spero che l'autorità del Ministro sia capace di indurre coloro che sono ancora in urto ad accordarsi e a convincere cui spetta che l'interesse personale va posposto a quello dell'Istituto, facendo soprattutto in modo che il Registro italiano nei confronti e nei necessari rapporti coi grandi Registri esteri, inglese e americano, dimostri un'organizzazione, una serieta, ed una solidarietà di elementi tale da dargli quell'autorità che noi desideriamo conquisti.

Il senatore Lattista ha presentate un ordine del giorno che reclama l'urgenza di provvedere alla organizzazione della Direzione dei servizi tecnici della Marina mercantile. L'onorevole Ministro ha già fatto l'anno scorso qual che cosa in questo senso cercando di integrare 1 servizi tecnici del dicastero, che è stato un po' improvvisato, perchè la Marina militare non voleva quasi nulla attribuirgh e perchè i colleghi del Governo — almeno ai mie1 tempi — ben poco volevano concedergli. Io auguro all'onorevole Saragat, il quale è tanto autorevole e fortunato in seno al Consiglio dei Ministri, di ottenere i mezzi nece-sari alla costruzione di una organica direzione dei servizi tecnici affinchè essa risponda alle necessità crescenti dello sviluppo della Marina mercantile.

È stata domandata anche l'unificazione della Direzione della pesca: ed a questa domanda io mi associo in pieno. Quando è stato costituito, così avaramente, il Ministero della Marina mercantile, una parte dei servizi della pesca fu lasciata al... Ministro dell'agricoltura. Così non funzionano bene nè i servizi dell'Agricoltura nè quelli della Marina. Non mi sembra

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

possa nascere una questione di gabinetto sull'affidarne l'unica direzione al Ministero della Marina mercantile, il che mi sembrerebbe al tutto logico e naturale. D'altra parte non so se l'onorevole Segni, così occupato nella riforma agraria, possa trovare tempo per dedicarlo alla pesca. Sarebbe tempo di risolvere la questione.

Vorrei ancora insistere, per quanto sappia di non aver favorevole l'opinione dell'onorevole Ministro, sulla convenienza di istituire un « Segretario generale » del Ministero della Marina mercantile, perchè così si potrà assicurare la unificazione e la continuità dell'indirizzo dell'Amministrazione anche attraverso il succedersi delle persone dei ministri. Ritengo che i problemi delle costruzioni navali, quelli della formazione dei servizi di linea, quelli delle comunicazioni colle isole e infine tutte le molte questioni che concernono le varie nostre attività marittime richiedano la conservazione di un indirizzo amministrativo unico e costante con continuità assicurata.

Ho visto che al capitolo 10 del bilancio gli assegni e le indennità per il personale del Gabinetto del Ministro e della Segreteria particolare del Sottosegreterio di Stato sono stati portati da t'e milioni stabiliti nel bilancio dell'anno scorso a 5.900.000: e cioè sono stati raddoppiati. Questo raddoppio della spesa potrà anche facilitare, voglio almeno pensarlo e sperarlo, la migliore organizzazione del dicastero, in modo che sempre meglio corrisponda alle esigenze del pubblico.

Non posso però, me lo consenta l'onorevole Ministro, non fare qui una aperta deplorazizone, che del resto non tocca la sua persona, perchè egli era assente e quindi non ha responsabilità diretta in ciò che lamento. Intendo deplorare da questa tribuna che il Capo-gabinetto del Ministero della Marina mercantile abbia autorizzato l'armatore di una nave italiana, che si trovava nel porto di Fiume, a consegnare alle autorità jugoslave due marinai istriani che avevano optato per la cittadinanza italiana.

Nell'altro ramo del Parlamento fu fatto un accenno ai servizi aerei Un ordine del giorno del collega Lucifredi e di altri deputati invitava il Governo a provvedere alla riunione dei

servizi civili dell'Aeronautica con i servizi della Marina mercantile. Già in passato io ho sostenuto questa tesi, che cioè, in corrispondenza anche al Codice della navigazione, che è « Codce della navigazione marittima ed aerea » i servizi aerei civili siano attribuiti al Ministro delle marina mercantile, anche per i rapporti crescenti che i trasporti aerei passeggeri e merci vengono ad avere ogni giorno di più con i trasporti marittimi. Oggi possiamo dire che nei grandi porti stranıeri 1 servizi aerei integrano i servizi della marina. Tra l'altro, purtroppo, i servizi aerei civili in Italia, che sono costati già molti milioni, che ne costeranno molti altri, non giudico siano della massima soddisfazione per il pubblico. Siamo proprio quasi fermi in questo campo di attività, rimasta affidata agli organismi militari. Anche in questo campo succede quello che è successo in passato quando si è trattato di dare autonomia alla Marina mercantile. La Marina militare vi si è constantemente opposta. Così attualmente si oppone il Ministro della difesa, attraverso il Sottosegretario e la bucorrazia dell'Aviazione militare. Quindi continuiamo in esperimenti a vanvera, antiecononici e costosi e non riusciamo ad organizzare commercialmente qualcosa di veramente buono e di interesse nazionale. Io mi sono fatto eco 'n passato presso il Presidente del Consiglio, ed in seguito anche qui in Senato, della necessità che i servizi aerei civili e marittimi siano riuniti. Mi spiego anche la resistenza degli elenenti militari. Osservo però che molti generali e tecnici ed aviatori che fanno parte dell'ex Ministero dell'Aviazione militare potrebbero dare buon apporto e con maggiore utilità della Amministrazione e loro soddisfazione nella nuova organizzazione dei servizi civili in cui potranno venire incorporati. Non si vuole levare il posto a nessuno; si intende e ci si propone di tener conto di tutte le capacità, di tutta l'esperienza, di tutta la pratica. Ma urge dare una attrezzatura adeguata ai servizi dell'Aeronautica civile; perchè l'Aviazione militare ha scopi del tutto particolari e diversi e non è solita e non è del tutto tenuta a badare molto al costo delle costruzioni e dei servizi, mentre invece l'aviazione civile deve badare a quanto costa il servizio ed ai suoi realizzi, unitamente ai bisogni del pubblico viaggiante.

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

È stato obbiettato, a proposito di questa unificazione, che è una questione di tempestività; quindi si suggerisce di aspettare ancora, mentre intanto alla Difesa si sta istituendo una Direzione dei servizi aerei civili. E si pensa alla nomina di un Direttore generale, che, naturalmente, sarà un generale. Ma attraverso l'eccezione della intempestività abbiamo messo più di mezzo secolo a costruire un Ministero della Marina mercantile: e se oggi, a differenza di quello che avviene in Svezia e in Norvegia, il nostro popolo, che dovrebbe essere un popolo marinaro perchè abbiamo migliaia di chilometri di coste e che dovrebbe possedere una marina mercantile grande e redditizia, ne ha una invece così sproporzionata in confronto delle sue possibilità, la ragione va ricercata in buona parte al ritardo a costituire un Dicastero della marina mercantile, che è rimasta assoggettata ai criteri e ai metodi di quella militare e di altre amministrazioni aventi materia e compiti differenti.

La Camera, essendovisi il Governo opposto, ha respinto l'ordine del giorno che reclama l'unificazione dei serviz: aerei civili con quelli marittimi. Io non presenterò qui un altro ordine del giorno, anche per disciplina di maggioranza ministeriale; ma però rinnovo la richiesta e insisterò sulla tesi della costituzione di un « Ministero della Navigazione Marittima ed Aerea » corrispondente ai bisogni del momento, con ispirazione economica, tecnica e commerciale, atto ad incrementare i traffici aerei pure in connessione coi servizi marittimi. Vi assicuro che è lontano dal mio cervello e dal mio cuore il pensiero che dando le ali al Ministero della marina mercantile, il mio amico Saragat possa fare la fine di Icaro. (l'arità).

Per concludere: l'attuale Ministero, a mio parere, non ha mostrato di avere e di volere concretare una qualsiasi efficiente politica marinara, buona o cattiva o discreta che sia. È un po' il difetto di tutta la politica economica del Governo pressato da una quantità di altri problemi politici e finanziari, gravi, urgenti, che lo assillano. Ma voglio formulare l'augurio ed esprimere la speranza che, per fil bene della Patria e per la risoluzione dei problemi dei nostri traffici marittimi, si dia finalmente a questa attività economica, che offre

tanta possibilità di fortuna alla Nazione, la attenzione che essa merita, consentendole. ove occorrano, finanziamenti a tasso di interessi affrontabili anche dalla iniziativa privata ed un comprensivo trattamento fiscale e potenziandola con un piano pratico di nuove costruzioni e di acquisti, in modo di far reggere alla nostra « mercantile » la concorrenza con le bandiere estere ed assicurando così nuove possibilità di lavoro e di benessere al nostro popolo. (Vivi applausi da destra e dal centro; molte congratulazioni).

RUGGERI. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUGGERI. Nelle sue dichiarazioni il senatore Cappa ha detto che io sono in contrasto con quanto hanno affermato i miei colleghi di partito nell'altro ramo del Parlamento, avendo io detto nel mio discorso di ieri che l'acquisto delle «Liberty» e la loro distribuzione è stato un buon affare, mentre nell'altro ramo del Parlamento, dai banchi di sinistra è stato detto che è stato un cattivo affare.

Il senatore Cappa ha usato il solito sistema di prendere una parte di un pensiero, di un periodo, senza riferire il tutto. È riuscito quindi a travisare il mio concetto e quello dei miei compagni d lla Camera. Sta di fatto che io ho affermato ed affermo che l'acquisto e la distribuzione delle navi «Liberty » è stato un buon affare, ma per gli armatori, ed è stato un cattivo affare per lo Stato italiano. Le due cose quindi coincidono.

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

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

CARBONI. Onorevoli senatori, io penso che non sarà una sorpresa per il Senato il sentire un senatore sardo che parla dei traffici che interessano la Sardegna. Ritengo che l'argomento sia di interesse nazionale giacchè la Sardegna è l'unica grande isola italiana. La Sicilia, attraverso il ferry-boats, riesce, con il traffico normale ferroviario, a far fronte ai suoi bisogni di scambio con il continente. Noi, invece, ne siamo separati da un largo braccio

6 OTTOBRE 1949

di mare. Questo argomento è stato già trattato alla Camera dei deputati, però le argomentazioni che si sono svolte là hanno avuto per unico tema la linea Olbia—Civitavecchia. Io non ripeterò quello che là si è detto, però sento il dovere di far conoscere il mio pensiero al riguardo, perchè in questa materia io sono un pó un decano, giacchè la trattai alla Costituente, l'anno scorso qui in Senato e naturalmente mi tocca molto da vicino, come isolano, come abitante di una città di mare e come senatore di un collegio che si affaccia sul mare.

Le questioni che sono state sollevate sulla linea Olbia-Civitavecchia riguardano l'adeguamento delle tariffe e l'adeguamento dei mezzi.

È{noto che le tariffe che vigono sulla Olbia-Civitavecchia sono più alte e non concedono quei vantaggi che invece offrono le tariffe ferroviarie. A questo problema si sono prospettate due soluzioni, la prima è quella di riportare alla amministrazione ferroviaria l'esercizio della linea Olbia-Civitavecchia, soluzione che io non sento di condividere, perchè questo esperimento fu già fatto e fu abbandonato esattamente alla fine del 1925. Perchè introdurre in una gestione ferroviaria un elemento eterogeneo come l'esercizio di una linea marittima? Non è utile, non porta risultati fecondi, fa sì che esso non trovi in questo organismo la competenza tecnica necessaria ad una buona amministrazione, salvo a non pensare ad un grande Ministero dei trasporti che dovrebbe fagocitare anche quello della Marina mercantile ma allora ci metteremmo su un diverso piano.

Invece io sono favorevole ad un'altra soluzione, a quella cioè dell'adeguamento delle tariffe. È esatto: bisogna che queste tariffe della Olbia-Civitavecchia si uniformino a quelle che vigono per i trasporti ferroviari. Io penso che questa non sia una soluzione difficile, perchè noi ci troviamo in questa, non so se fortunata o meno, condizione, che la Società « Tirrenia», che esercita questa linea, è una di quelle di preminente interesse nazionale. Quindi, attraverso l'Iri e la Finmare, in fondo è una società che appartiene allo Stato. Perciò a me pare che, se anche le convenzioni che vengono a scadere nel 1956, non permettessero, trattandosi di una società privata, una modifica delle

tariffe stesse, quando lo Stato è da una parte concedente e dall'altra concessionario, là i rapporti rientrano un poco nella figura del contratto con se stesso; quindi l'accordo per modificare queste tariffe è facilissimo a raggiungere, perchè è un accordo in cui non vi sono due contendenti, ma un solo contraente che ha due faccie: da una parte la Società « Tirrenia » e dall'altra lo Stato. Però è la stessa persona.

Ora questa seconda via è quella da seguire: cercare di ottenere delle tariffe di favore. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, penso che il Ministro Corbellini non dovrebbe avere nessuna difficoltà a computare il viaggio per mare ai fini dell'applicazione delle tariffe differenziali.

In questa maniera si potrebbero agevolmente superare quelle difficoltà gravi dipendenti dal considerare il viaggio interrotto, il che pone i sardi, che vengono nel continente o che vanno dal continente in Sardegna, nella dura condizione di dover pagare una tariffa piuttosto forte e richiede un alto nolo per le merci.

E giacchè siamo in tema di facilitazioni. vorrei segnalare alla Presidenza del Senato l'opportunità di_chiedare alla « Tirrenia » di fare le stesse agevolazioni che sono fatte dalle Ferrovie ai parlamentari e alle loro famiglie. Non vedo perchè le nostre famiglie non possano godere le stesse facilitazioni che godono sulle ferrovie.

Relativamente all'adeguamento dei mezzi devo dire che, pur riconoscendo la grave deficienza di essi, non ritengo che, per quanti sforzi possa fare il Ministero, si arrivi ad una soluzione soddisfacente, direi definitiva, se prima non siano varate ed entrino in linea le cinque navi da 5.200 tonnellate che sono state progettate e che dovrebbero entrare in servizio nel 1951. Queste 5 navi dovrebbero essere attribuite due alla Olbia—Civitavecchia due alla Napoli—Palermo e una di riserva.

In questa maniera soltanto si potranno soddisfare questi bisogni che sono rilevanti perchè il traffico tra Sardegna e continente che fa capo a Olbia dà circa 222.000 passeggeri l'anno. Fatto questo, penso che il Governo non abbia ancora risolto il più vasto e grave proble-

DISCUSSIONI

6 Ottobre 1949

ma che è quello dei traffici della Sardegna con il Continente.

Prima della guerra si aveva un numero notevole di linee che toccavano la Sardegna. Oggi noi ne abbiamo poche assai. Io mi permetto di richiamare l'attenzione del Ministro sulle linee che partono e che arrivano a Cagliari. La linea principale nostra era la Cagliari-Civitavecchia, ed era una linea diretta, linea che fu istituita nel 1922, quando era Presidente del Consiglio l'onorevole Bonomi e Commissario per la Marina Mercantile l'onorevole Enrico Carboni-Boy. Questa linea ebbe diverse vicende, però fu una linea che si impose subito perchè rispondeva al bisogno vivo della nostra popolazione, giacchè (e questo è il fatto di cui bisogna tenere particolarmente conto) secondo le notizie che il 23 agosto di questo anno mi sono state fornite dal Ministero dei trasporti, risulta che il 58 per cento dei biglietti venduti in Sardegna, con destinazione per il continente, appartengono alle stazioni della provincia di Cagliari, mentre gli abitanti di questa provincia debbono fare o 150 o 287 chilometri per arrivare al porto di imbarco, pur avendo nella loro provincia il porto più importante e meglio attrezzato e sicuro di tutta la Sardegna.

GENCO. Ma così si aiutano le ferrovie... CARBONI. Ma io desidero aiutare la economia.

Quindi una questione di carattere anche economico ha fatto sì che la linea che fu istituita nel '22 presentasse subito un notevole afflusso di passeggeri, che aumentarono rapidamente, tanto che nel 1923, un anno dopo l'istituzione della linea, erano già saliti del 25 per cento, nel 1924 del 43 per cento e nel 1925 erano aumentati del 48 per cento, giungendo alla saturazione della linea stessa. Dalle ottime relazioni fatte dalla Camera di Commercio risulta che nel 1925 questa linea richiedeva navi di maggiore tonnellaggio.

Il bisogno di un collegamento diretto fra Cagliari e Civitavecchia, è un bisogno vivo ancora oggi ed è quindi indispensabile che i servizi di linea cerchino di soddisfare questo che è un bisogno pubblico.

Nè meno importante è il traffico delle merci. Io mi permetto di far presente al Senato che il movimento del porto di Cagliari supera un milione di tonnellate l'anno. È un porto quindi che ha una importanza notevole nella nostra economia, ma se si tiene conto che circa la metà di questo traffico riguarda merci estere, si rileva come Cagliari abbia una funzione che va oltre quella limitata, anche se notevolissima, di porto di interresse nazionale ed assurge al ruolo di uno dei porti italiani più attivi nel campo internazionale. Quando poi si pensi che tutto il traffico della Sardegna supera di poco i 2 milioni di tonnellate, si intenderà quale importanza abbia il porto di Cagliari nell'economia isolana.

Ora il traffico di questo porto per il 76 per cento è diretto agli scali dell'Italia centrale e settentrionale, e per il 24 per cento a Napoli e Palermo. Delle numerose linee - 5 io credo che prima ci univano ai porti di Livorno. Genova e Civitavecchia, oggi non ne esiste più nessuna diretta. Io domando perciò che queste linee siano ripristinate il più presto possibile; dico possibile perchè so perfettamente quali sono le difficoltà da superarsi. Però desidero che questi bisogni siano tenuti presenti quando lo sviluppo della nostra marina mercantile permetterà il ripristino delle linee normali di traffico. D'altra parte la linea Cagliari-Civitavecchia e quella Cagliari-Genova sono linee che ben si prestano allo sfruttamento delle nuove motonavi, che avranno, io spero, 17 miglia di velocità oraria, e che quindi permetteranno un viaggio rapido su queste rotte.

Un altro problema che accanto a questo ha per noi notevole importanza, è quello del periplo della Sardegna, cioè della linea che va per i porti cosiddetti minori della Sardegna e li raccorda ai porti maggiori, unendo poi tutti questi porti a Genova. Il periplo sardo fu esercitato fin dal 1926 dalla «Società Sarda di armamento e navigazione». Fu poi concesso alla «Tirrenia» ed oggi viene esercitato dalla «Sardamare». Bene ha fatto il Governo ad assegnare a questa società due motonavi da carico di 1860 tonnellate, che dovranno essere costruite dai cantieri di Pietra Ligure. Non dico che questo fatto costituisca la concessione stabile della linea, ma ritengo che sia un presupposto per giungervi, in modo che la « Sardamare », che fa oggi questo sforzo ed acquista le navi, abbia domani definitivamente accordato l'esercizio della linea. La quale, se

6 OTTOBRE 1949

anche in questo momento non è redditizia, per il fatto che i porti minori della Sardegna non hanno una attrezzatura tale da permettere un rapido disbrigo delle operazioni di sbarco e di imbarco, lo sarà certo in un avvenire assai prossimo. Io mi permetto di segnalare al Senato che presto la Sardegna si affaccerà al Mediterraneo con un nuovo porto, quello di Oristano. Un pontile è quasi pronto e tra qualche tempo lo inaugureremo. Io sono certo che questo porto permetterà alla città di Oristano, che ha intorno a sè un hinterland ricco e vasto, di riportare sul mare quell'attività che essa svolse in un periodo molto lontano e che poi vicende storiche fecero affievolire. Oggi questa attività rinasce intorno a questo porto, e si svilupperà rapida e feconda.

Se il Ministro vorrà tenere in conto queste mie brevi osservazioni, e vorrà vedere il problema dei traffici della Sardegna in tutti i suoi aspetti, quale complesso di relazioni tra Sardegna e continente, farà opera meritoria ed avrà intorno a sè il plauso e la collaborazione cordiale del Senato e della Sardegna. (Applausi e congratulazioni).

TONELLO. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Io mi sono iscritto a parlare quando ho saputo che doveva parlare anche l'onorevole Cappa. Tutte le volte che l'onorevole Cappa deve parlare sul bilancio della Marina mercantile, corro col pensiero al tragico racconto del Conte Ugolino. Il conte Ugolino sarebbe Cappa, l'arcivescovo Ruggeri, l'attuale Ministro.

Se voi avete ascoltato il discorso dell'onorevole Cappa, vi sarete accorti che ogni passo è una critica. Egli ha criticato talune cose che da altri erano già state fatte rilevare, ma egli appalesa troppo il bruciore intimo dell'animo. Allora ho detto tra me: parlerò anch'io.

Prima di parlare ho dato una scorsa alla relazione del collega Raja. È una relazione un po' strana, in quanto che più che essere una disamina critica dell'opera compiuta dal Ministro Saragat, è una enunciazione di tutte le deficienze e di tutte le manchevolezze del nostro programma marittimo. Non si perita a lodarlo, non vorrebbe dirne male ma non vorrebbe nemmeno dirne bene. Infatti io ho osser-

vato che ci sono state due edizioni di quella relazione, una prima edizione ed una definitiva, stampata dopo, per uso dei colleghi. Onorevole Saragat, può interessarvi il fatto che in quella prima edizione c'era nientemeno una frase con la quale voi eravate designato come « il grande restauratore della marina mercantile italiana ». Da quella frase voi passavate come un uomo ormai destinato alla storia; ma, come ho detto, quella frase è stata soppressa nella edizione definitiva. Onorevoli ministri, sapete chi è stato a farla scomparire ? (Ilarità).

SARAGAT. Ministro della marina mercantile. Lei! (Ilarità).

TONELLO. No, io l'avrei lasciata per aver poi modo di giudicare diversamente. Deve essere stato qualcuno dei vostri ministeriali... forse della Democrazia cristiana. Lei, onorevole Ministro, fa parte di un Governo in cui la modestia non esiste, perchè ciascun Ministro prende « l'aire » e si considera come un salvatore d'Italia. Non li sentite voi i vari Ministri? Il Ministro dell'agricoltura, quello dei lavori pubblici, quando parlano sembra che siano i salvatori della patria: fanno tutto, vedono tutto, dicono tutto e guai ad aver l'aria di non credere sul serio alle panzane che dicono! (Ilarità). Orbene, in questa smania di lauri, voi, se avete fatto ritirare quella frase, siete rimasto un uomo onestamente modesto ed io ve ne do lode. Se aveste consentito ad essere chiamato il « gran restauratore » io avrei avuto l'occasione di fare le mie critiche e di mettere in dubbio la verità di quell'appellativo. Voi, lo dico con sincerità, siete stato animato durante il vostro Ministero, se non altro, da buone intenzioni. Il vostro atteggiamento non è stato mai antipatico, specialmente durante il doloroso episodio dello sciopero dei marittimi. Avete sentito quell'episodio come tutti quanti, cominciando dal relatore, lo hanno considerato. Si tratta di un episodio di lotta di classe. Ma in che mondo vivete? Non sapete che ci sono due eserciti, due grandi classi che si competono il terreno della lotta che non abbiamo creato noi, e che noi non vogliamo con la nostra volontà, ma che è al di fuori delle nostre forze?

Ho notato come tutti avrebbero voluto mettere fuori le grinfie completamente, ma si

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

sono limitati ad estrarle solo a metà ed hanno deplorato il vostro operato, onorevole Ministro. Mi dispiace che non vi abbiano anche rimproverato apertamente, onorevole Saragat, di essere intervenuto per sanare la vertenza dei marittimi; lo avrebbero fatto volentieri, specialmente il vostro amico Cappa, il quale non ha osato deplorare apertamente, non ha osato dire che voi non potete più sedere su quella sedia, perchè in qualche modo avete appianato la vertenza dolorosa che implicava interessi vivissimi del popolo italiano. Quindi vedete che a fare il Ministro bisogna tener presente che anche quando si fa meno male, i più buoni dicono più male che sia possibile. Ma io questa volta, giacchè tutti i vostri, anche ministeriali, hanno detto male del vostro Ministero, io dico che avete fatto quello che avete potuto e siete stato anche galantuomo perchè non avete mai lanciato il vostro grido di maledizione contro quelli che turbavano la pace e gli interessi del Paese attraverso una agitazione che molti giudicano inconsiderata.

Nello svolgimento, però, della vita della marina mercantile, anche voi siete stato nella linea del Governo; avete fatto, cioè, dell'ordinaria amministrazione e nulla più. Non avete ceduto alla lusinga che vi veniva fatta dalla parte conservatrice del Paese. Tutti i partiti della conservazione sociale, della reazione sociale, quando l'ora giunge, si mostrano nemici acerrimi di tutto quel che rappresenta l'interesse della collettività e di tutto quello che può offendere l'interesse dello speculatore privato. Avete sentito quante laudi a quei « santi » armatori privati! ? Se noi avessimo lasciato la marina mercantile esclusivamente nelle mani degli armatori privati, credete proprio, onorevoli colleghi, che questa marina sarebbe risorta, che avremmo avuto uno sviluppo così come si è raggiunto? Io dico di no. Sono stati i coefficenti dell'organizzazione di classe che hanno spinto per forza di cose a questo sviluppo; ed è così in tutti i rami dell'attività del nostro Paese. Se non ci fossero questi contrasti di organizzazione, di interessi, credete voi che l'umanità camminerebbe, credete voi che saremmo andati avanti? Ditelo voi.

Vorrei che fossero quì ad ascoltarmi i lavoratori d'Italia e specialmente quelli dei campi

e delle officine: se essi non si fossero organizzati, se non avessero combattuto quelle aspre battaglie che da secoli combattono, se non avessero avuto questa coscienza nuova dei loro diritti e dei loro doveri, credete che la tarda borghesia italiana avrebbe camminato da sola, sarebbe stata essa la benefica dispensatrice di un benessere sociale, di un avviamento morale in vantaggio delle classi lavoratrici? Mai più! Io posso talvolta deplorare che il proletariato non sempre sappia scegliere le armi adatte per la sua difesa, ma nulla più. Io so che nel bolognese ci fu un tempo, prima dell'altra guerra, in cui era venuto di moda, portato dalle altre provincie d'Italia, lo sciopero generale. C'era il mio povero amico De Ambris che diceva che lo sciopero generale era la ginnastica del proletariato, ma io soggiungevo che quella ginnastica rompeva le ossa del proletariato. Ciò non toglie però che quella lotta sia continuata, e continui ancora. Voi vi troverete, onorevole Ministro, sempre di fronte questi due interessi, interessi degli speculatori privati e interessi delle collettività rappresentati dalle aziende del lavoro del mare, rappresentati anche da tutti i lavoratori organizzati italiani. Non sempre potrete difendere a fondo la classe lavoratrice italiana nel vostro Ministero, ma qualche volta, come avete fatto in questa occasione, potrete essere utile con un senso di serena equanimità.

Non sono mica tenero con il capitano Giulietti, - non ho mai pesato i grammi del suo cervello - ma egli in fondo è un buon uomo che ha ai miei occhi il vantaggio di avere saputo organizzare una classe difficile ad organizzarsi come quella dei lavoratori del mare, così singolare, eterogenea, che difficilmente poteva essere organizzata da un uomo diverso dal capitano Giulietti. Quando il Presidente del Consiglio parve accessibile ad una concessione e fece appello allo spirito di italianità, di solidarietà nazionale, perchè lo sciopero cessasse e non si approfondisse il male che esso determinava, questa parola fu udita dal capitano Giulietti e fu udita anche dai marittimi. Io mi domando: se l'appello fosse stato fatto solamente agli armatori, credete che lo avrebbero accolto tanto favorevol-

6 OTTOBRE 1949

mente? Eh no, altrimenti forse si poteva evitare questo conflitto doloroso.

Dunque continuate nella vostra serena via. Delle critiche che vi hanno fatto molte mi sembrano, per quanto io sia estraneo all'ingranaggio del vostro Ministero, giuste, molti miglioramenti possono essere apportati, molti riordinamenti amministrativi possono essere utili alla vostra gestione, ma una cosa sola io vi raccomando, vorrei che di un problema soprattutto voi teneste conto, onorevole Ministro, il problema del trasporto degli emigranti! Il problema del trasporto degli emigranti a me sta a cuore perchè io ho assistito a delle scene dolorose e a dei fatti incresciosissimi. Quando un emigrante, chiamato da parenti o negli Stati Uniti, o nell'Argentina, o nel Brasile, fa le pratiche per poter valicare il mare, finalmente trova la maniera di potersi iscrivere presso una compagnia, una delle tante. Viene stabilita la quota: cento mila franchi o più poi passano mesi e mesi e non giunge l'ordine della partenza. Il disgraziato ha venduto frattanto tutti i suoi mobili, perfino il letto dove doveva dormire ed ha sistemato le proprie cose per valicare il mare. Il giorno di partenza non viene mai e, ad un tratto capita, non si sa come, un tizio, che non si sa chi sia, il quale gli dice che se vuole proprio partire dovrà sborsare una somma che si aggira dalle 30 alle 40 mila lire, per arrivare, qualche volta, anche a 50 mila lire. È una espressione frequente: l'ho avuta anche io attraverso un mio nipote che dovette emigrare in cerca di lavoro in America. C'è un tributo, una specie di taglia che non si sa da chi venga riscossa. Io ho domandato una volta ai miei amici, che hanno parte in causa nelle questioni marittime, e mi hanno risposto che è una vecchia abitudine che non si può togliere. Come? Una vecchia abitudine che non si può togliere ?! Ma perchè non istituite un ufficio di emigrazione presso i porti principali dove siano registrate le domande, in maniera che coloro che emigrano debbano essere imbarcati senza taglie e senza privilegi, quando giunge il loro turno di imbarco?

Bisogna che rimediate, onorevole Ministro. È una truffa antipatica e dolorosa, perchè questi disgraziati, che hanno ormai esaurito le loro energie, che hanno appena quei pochi soldi indispensabili per valicare il mare, sono costretti a contrarre magari dei debiti nel Paese che lasciano, nella speranza di potersi rifare poi nel Paese nel quale si recano.

Ora, io vi dico: sviluppate la marina, ma fate che ci sia il servizio di Stato per gli emigranti, fate che vi siano delle navi italiane, delle organizzazioni apposite, a ciò destinate, che trasportino onestamente e tranquillamente i nostri emigranti nei Paesi esteri. L'emigrazione italiana sarebbe maggiore se non ci fosse questa difficoltà. Noi abbiamo specialmente in Argentina e nel Brasile una quantità di famiglie che abitano là da 40 o 50 anni, le quali scrivono che sono disposte a ricevere volentieri i parenti e i discendenti che vogliano andare in quei luoghi. Orbene, questi emigranti conducono con sè anche le famiglie. Se io fossi un sentimentale direi: no, i bambini devono restare per la Patria, le donne non devono lasciare il suolo natio. Invece io dico che l'emigrante il quale trasporta anche la propria famiglia quando ha la sicurezza di trovare un pane all'estero, fa bene a farlo, perchè altrimenti qui rimarrebbero soltanto le braccia inutili e noi non avremmo più il vantaggio delle braccia valide per il lavoro.

Istituite il servizio per l'emigrante in ogni porto; ci sia questo registro per le partenze, in maniera che coloro che debbono fare il viaggio, partano a seconda del tempo in cui si iscrivono e non siano lasciati indietro finchè non hanno sborsato la taglia, perchè è una taglia che fanno pagare questi speculatori. Non so se questi siano d'accordo con gli armatori o no, il fatto è che la taglia viene pagata. Su 100 mila lire se ne pagano altre 50 di aggiunta, altrimenti non si parte. Il sistema usato è quello che si parte secondo un turno, turno però che non viene mai. Finchè non si è trovata la strada mercè il pagamento di un'altra somma non si può partire. Questo non deve più avvenire, è uno sconcio che dovete togliere poichè è un danno per i poveri emigranti. Abbiamo detto che dobbiamo proteggerli, ma se li lasciamo truffare nel momento più doloroso della loro vita, quando devono abbandonare il Paese, manchiamo ad un nostro legittimo dovere.

Per il resto dovete tener conto anche di certe critiche fatte dall'onorevole Cappa, tanto

6 OTTOBRE 1949

più che egli si sentirà soddisfatto, pover'uomo, quando gli darete ragione su qualche cosa. Non so se abbia ragione in qualche cosa, ma soprattutto non dategli ragione quando ha torto, perchè quella sua fobia per le organizzazioni, quella sua assenza da quelle che sono le funzioni del Governo, non devono essere incoraggiate in alcun modo. Se vi è qualcosa di buono in quel che egli ha detto approvatelo pure, a me non dispiace, ma se gli direte che volere o no siete un uomo moderno e che, stando a quel posto, siete costretto a stare alla realtà in cui vive il vostro Ministero, siamo d'accordo. Almeno si sappia che quando si tratterà di difendere quello che è l'indirizzo dello Stato moderno, di assumere le proprie funzioni, di essere arbitro nel cozzo delle forze per una maggiore giustizia sociale, voi sarete dalla parte della classe lavoratrice.

Per la pesca vi raccomando solo di occuparvi oltre che della pesca marina anche di quella di acqua dolce. Come volete che il Ministro dell'agricoltura vada a dire ai contadini di non andare alla pesca di fiume? Bisogna che anche lì ci sia una protezione perchè adesso, che in ogni parte vi sono cavi portanti elettricità, è facile con un filo messo nell'acqua per pescare molto in poco tempo, distruggere la popolazione ittica fluviale. Bisogna mettere multe e magari mandare in galera. L'altro giorno io nel mio Paese vidi uno che faceva questo e dissi: ma non sai che così distruggi tutto il pesce ? Ed egli: ma non sa che bisogna pur mangiare e non ho altro da fare ? Aveva ragione lui, ma avevo ragione anch'io; se però domani la legge interverrà stabilendo delle punizioni, io credo che sarà un gran vantaggio. Credete pure che la possibilità della pesca dove ci sono parecchi fiumi, come nella mia regione, è di una grande importanza, purchè sia ben regolata.

Dunque, vedete che non ho voluto fare un discorso critico, ma ho voluto raccomandarvi soprattutto la questione degli emigranti in modo da garantir loro il tranquillo passaggio senza essere oggetto di speculazioni. Se voi farete questo, onorevole Ministro, insieme a quell'altro che potete fare, io credo che avrete bene operato. (Approvazioni).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lamberti. Ne ha facoltà. LAMBERTI. Onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare perchè credevo opportuno che anche in Senato si dicesse una parola su un problema che può apparire circoscritto, ma che è invece nazionale, un problema che è stato già ampiamente discusso alla Camera dei deputati. Volevo limitarmi ad un rapido accenno al problema stesso e alle soluzioni che si possono proporre, e il mio proposito e il mio impegno di brevità risulta avvalorato dal fatto che poc'anzi il collega Carboni ci ha intrattenuto presso a poco sullo stesso tema sul quale intendevo e intendo parlare io: non occorre ripetere quello che egli ha così efficacemente detto.

Forse potrà sembrare un po' eccessiva l'insistenza dei parlamentari sardi sulla questione delle comunicazioni fra l'Isola e il continente, ma soltanto ai colleghi che di queste comunicazioni non hanno fatto personale esperienza: se la faranno, si convinceranno che vale la pena di insistere.

Il trasferirsi dalla Sardegna al continente, o dal continente alla Sardegna, è una specie di dramma in tre atti, che va dalla prenotazione del posto alla faticosa conquista del biglietto e alla traversata marittima con eventuale pasto consumato a bordo. Io, data l'ora tarda, non voglio illustrare e colorire i tre atti di questo dramma, con riferimenti a persone ed episodi molto significativi.

Basti ricordare che spesso un gran numero di passeggeri non può essere imbarcato e che un numero ancora maggiore viaggia gettato sui ponti e nelle corsie, mentre qualcuno che si attenta a mangiare a bordo, dove il vitto, se è abbondante, è però scadente e caro, qualche volta può avere la disavventura di buscarsi un mezzo avvelenamento. Riconosco che al fondo di queste deficienze del servizio vi sono cause che è difficile rimuovere, e che non sono attribuibili alla cattiva volontà degli uomini. Indubbiamente il problema fondamentale delle comunicazioni fra la Sardegna e il continente, soprattutto nella linea principale, che è la sola che oggi funzioni, la Olbia-Civitavecchia, è un problema di capienza. Il traffico dei passeggeri dall'anteguerra ad oggi è notevolmente aumentato, e sebbene una certa aliquota sia assorbita dai mezzi aerei, tuttavia ho ragione di ritenere che siano molti

6 OTTOBRE 1949

di più i passeggeri che chiedono il tragitto marittimo oggi, di quelli che lo chiedevano nel 1938. Viceversa i mezzi che la Società Tirrenia può mettere a disposizione del servizio sono molto meno capaci ed anche meno veloci di quelli di una volta. Si capisce che non è possibile con un flat far venir fuori dal nulla le navi. L'onorevole Ministro ha dato assicurazione a questo proposito che cinque nuove unità, di 5.000 tonnellate ciascuna, sono state impostate dalla « Tirrenia ». Tre di queste, suppongo, saranno destinate ai servizi tra la Sardegna e il continente. Queste navi però saranno pronte verosimilmente alla fine del 1951 o nel 1952. Ma in attesa di questa soluzione che oggi si prospetta come definitiva, è forse possibile escogitare degli espedienti che valgano a diminuire gli attuali disagi.

Oggi, come dicevo, il problema dei traffici tra la Sardegna e il continente è in primo luogo un problema di capienza. Se attualmente la « Tirrenia » non può destinare a questo servizio navi più grandi di quelle che ora impiega, non potrebbe la nave che ogni quindici giorni va a riposo - perchè sono tre quelle che si avvicendano nel servizio - svolgere nel periodo della sua quindicina di riposo un servizio almeno sussidiario: due volte la settimana, poniamo? Ciò servirebbe a scaricare il sovraffollamento delle navi che fanno il servizio quotidiano. Qualora questo non fosse tecnicamente possibile, non si potrebbe adibire al servizio sussidiario qualche altra nave presa magari in affitto dall'armamento privato?

Se, attingendo a questa fonte, si potesse avere a disposizione una nave abbastanza veloce, il servizio sussidiario potrebbe forse effettuarsi con traversate diurne, risparmiando l'attrezzatura delle cabine.

Non occorre che mi dilunghi sul problema delle tariffe, sia perchè è stato trattato dal collega Carboni poc'anzi, sia perchè è stato profondamente sviscerato alla Camera dei deputati, dove il dibattito si è concluso con l'impegno da parte del Governo – è intervenuto lo stesso Presidente del Consiglio – di cercare di rimediare allo sconcio attuale delle tariffe eccessive.

Dato che questo impegno esiste, ho pensato che non valesse la pena di presentare al riguardo un ordine del giorno, tanto più che questa iniziativa è stata presa dai colleghi Berlinguer, Lussu, Giua; i quali, prendendo atto degli impegni assunti dal Governo innanzi alla Camera dei deputati, lo invitano a provvedere « affinchè le tariffe marittime siano equiparate alle tariffe ferroviarie, ecc. ». Penso di potermi associare a questo ordine del giorno, interpretando il verbo equiparare in un senso generico, per evitare che il rimedio sia peggiore del male e che si faccia ai sardi questo bel regalo, di far pagare una cuccetta come si paga un posto in vagone letto. Quel che occorre soprattutto è inserire il servizio marittimo nel servizio ferroviario in modo di poter applicare le tariffe differenziali.

Vorrei specialmente fermare l'attenzione dei colleghi e dell'onorevole Ministro sulle prospettive di particolare aggravamento di questa situazione già grave che ci presenta l'approssimarsi dell'Anno santo. È molto verosimile, è auspicabile, è anzi certo poichè io conosco troppo bene l'entusiasmo religioso dei miei corregionali perchè possa dubitarne, che molti sardi vorranno durante l'Anno santo recarsi a Roma. Non solo il problema della capienza si presenterà allora molto più acuto, ma il problema delle tariffe assumerà un aspetto particolare; come si potrà infatti, con l'attuale regime tariffario, applicare alla Sardegna i benefici delle speciali riduzioni per i pellegrini di cui fruiranno le altre regioni d'Italia? Cerchi il Ministro una soluzione, sia pure di ripiego, a questo problema, in attesa di quella definitiva che verrà fra qualche anno: seppure questa soluzione potrà chiamarsi definitiva, perchè io penso che, anche quando i sardi potranno usufruire dei servizi moderni, veloci e capaci che la «Tirrenia» sta approntando, si sarà risolto il problema del traffico dei passeggeri, ma rimarrà sempre una grande difficoltà per il trasporto delle merci.

Come possiamo pensare di industrializzare davvero una terra che per le ricchezze del suo sottosuolo e per la laboriosità dei suoi abitanti si presterebbe probabilmente ad essere industrializzata, se su una nascente industria sarda continueranno a pesare quegli enormi costi dei noli marittimi che sono dati soprattutto dalla necessità di scaricare le merci e di ricaricarle all'imbarco, facendo lo stesso

6 OTTOBRE 1949

lavoro allo sbarco? Anche questo è un problema che bisogna porsi fin d'ora.

Un eminente tecnico dei nostri trasporti, che ora siede nei banchi del Governo, il Ministro Corbellini, oltre 20 anni fa in una sua memoria studiava una possibile soluzione definitiva del problema con la quale coincide quella recentemente proposta da uno studioso dei problemi sardi, l'ingegner Zonchello. Essi propongono l'istituzione di un servizio di ferryboats. Si può obiettare che l'esperimento sarebbe molto audace, perchè in Europa non esistono servizi di navi traghetto così lunghi, in mare così aperto, come quello che si dovrebbe istituire tra la Sardegna e il continente. È vero però, e mi riferisco a indicazioni e cifre che trovo nello studio dell'ingegner Zonchello, che in America ci sono servizi di ferry boats assai più lunghi; e di recente, per trasferire in continente e riportare in Sardegna il materiale ferroviario che doveva essere riparato e rinnovato, ci si servì appunto di questi mezzi.

So che il Ministro, con il quale ho avuto poc'anzi un colloquio su questo argomento, ha già sollecitato in proposito il parere dei tecnici del suo Ministero, e confido che egli non abbandonerà lo studio del problema, finchè non ne avrà accertato la migliore e più sicura soluzione.

Onorevoli colleghi, non vi dispiaccia che, avviandomi alla conclusione, io vi ripeta ancora una volta che noi, sardi, sentiamo profondamente il problema del collegamento con il continente. Sono certo pochissimi quelli che in quest'Aula condividono il singolare pregiudizio che si va diffondendo, che le autonomie regionali possano nuocere all'unità, soprattutto all'unità spirituale della Patria italiana.

Io so per esperienza che, se la Sardegna ha iniziato il suo regime di autonomia, non per questo ha sentito o sente affievolirsi quell'attaccamento alla Patria italiana, per il quale i sardi sono andati famosi in altri tempi e del quale hanno dato, in momenti gravi, in circostanze tragiche della nostra storia, prove evidenti. Indubbiamento questo attaccamento c'è, è vivo, nè l'autonomia varrà ad affievolirlo. Ma per aumentarlo, per tenerlo desto, questo senso di attaccamento alla Patria, è pur necessario non recidere, non affievolire,

non attenuare fino al nulla il canale del traffico che lega l'isola al continente.

Per questo io credo di interpretare il pensiero dei colleghi sardi di tutti i settori di questa Assemblea e in genere il sentimento e il pensiero delle popolazioni della Sardegna, facendo al Governo una viva raccomandazione perchè questo problema sia al più presto risolto, o avviato alla soluzione. (Vivi applausi, molte congratulazioni).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

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

MERLIN ANGELINA, segretario:

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica e al Ministro dell'industria e commercio, per sapere se gli risulta che il Direttore della Stazione sperimentale delle conserve alimentari di Parma, abbia, in data 16 settembre 1949, con nota n. 1362, a domanda dell'Associazione italiana prodotti alimentari del 15 settembre 1949, rilasciato una dichiarazione attestante di ritenere regolamentari le marmellate preparate con polpe di frutta conservata con anidride solforosa, affermando con ciò cosa contraria alle vigenti disposizioni di legge, ricordate con circolare 13 agosto u.s. dell'Alto Commissario dell'igiene e della sanità e riaffermati dal Vice-Presidente del Consiglio onorevole Porzio, nel convegno dell'ortofrutticoltura di Napoli.

In caso affermativo, se non riscontri nello agire di tale funzionario responsabilità di carattere penale e quali provvedimenti si intenda prendere in via amministrativa a carico del funzionario stesso. (903).

GENCO.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Ai Ministri dell'interno, del tesoro e delle finanze:

Il sottoscritto, richiamandosi al memoriale del 2 scorso agosto del Consiglio direttivo del-

DISCUSSIONI

6 Ottobre 1949

l'Unione delle provincie d'Italia in ordine ai bilanci provinciali 1949, interroga gli onorevoli Ministri per conoscere quali provvedimenti siano stati all'uopo adottati. In ispecie se siasi concesso in via di espediente provvisorio il contributo integrativo statale anche per il 1949, dando nel frattempo le opportune direttive per l'esame del bilancio da parte della Commissione centrale per la finanza locale, e che, per le amministrazioni le quali abbiano raggiunto il pareggio senza richiesta di contributo integrativo, oppure domandando il contributo governativo deliberando l'aumento delle supercontribuzioni, valga sul limite delle supercontribuzioni il parere degli organi locali di tutela. (750).

ROSATI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se ritiene umano e decoroso che gli avventizi addetti alla cancelleria nei grandi centri (Milano, per esempio) siano pagati con 8.000 lire al mese (diconsi ottomila) e quali urgenti provvedimenti intende prendere in merito. (751).

LOCATELLI.

Al Ministro dell'interno, per sapere se ritiene conformi alla Costituzione della Repubblica, che vuole l'autonomia comunale, i provvedimenti che la Prefettura di Milano ha adottato, per assicurare l'appalto della gestione delle imposte di consumo, in quei Comuni che finora l'hanno gestita direttamente, con soddisfazione delle popolazioni e con un miglioramento del gettito finanziario. (752).

LOCATELLI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non creda opportuno e urgente concedere, come da domanda particolareggiata già inoltrata, un corso completo di Liceo classico a Genova Pegli, sezione staccata del Liceo Mazzini di Sampierdarena (753).

LOCATELLI.

- Ai Ministri del commercio estero e dell'in dustria e commercio, per conoscere:
- 1) se sia imminente la pubblicazione di un decreto che consentirà la libera importazione del crino vegetale;

- 2) se nell'adozione di tale provvedimento siano state stabilite opportune previdenze per la tutela dell'industria nazionale del crino vegetale, che specialmente in Sardegna occupa un numero notevole di operai (oltre 2.000) nella sola provincia di Sassari;
- 3) se non ritengano opportuno la sospensione del provvedimento stesso fino all'adozione delle misure protettive di cui al punto 2) qualora queste non fossero già predisposte. (754).

LAMBERTI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni che l'hanno indotto a sopprimere la scuola industriale e agraria maschile della rinnovata « Pizzigoni » di via Castellino da Costello a Milano, soppressione che oltre ad annullare una gloriosa tradizione cittadina, priva molti ragazzi della possibilità di continuare gli studi intrapresi, obbligandoli a frequentare scuole ad altro indirizzo; e se l'onorevole Ministro non intenda annullare tale ingiustificato e grave provvedimento che non risulta essere approvato dall'Autorità scolastica locale e ancor meno dalle numerose famiglie direttamente interessate (755).

Montagnani.

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

- I. Interrogazione.
- II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1949 al 30 giugno 1950 (633).

- III. Discussione dei seguenti disegni di legge:
 - 1. MERLIN Angelina. Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).
 - 2. Deputati Lucifredi ed altri. Proroga del termine per l'effettuazione delle elezioni

DISCUSSIONI

6 OTTOBRE 1949

dei Consigli regionali e degli organi elettivi delle Amministrazioni provinciali (582) (Approvato dalla Camera dei deputati).

- 3. Norme relative ai ricorsi per cassazione in materia civile notificati anteriormente al 1º luglio 1945 (165-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).
- 4. Nuove concessioni in materia d'importazioni ed esportazioni temporanee (529) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 5. Nuove concessioni in materia di importazione ed esportazione temporanea (secondo provvedimento) (530) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- **6.** Istituzione del Consiglio supremo di difesa (355).

La seduta è tolta (ore 19,55).

Dott. CARLO DE AIBERTI Direttore dell'Ufficio dei Resoconti