

DCIC. SEDUTA

MARTEDÌ 23 OTTOBRE 1951

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE

Autorizzazioni a procedere in giudizio (Ritiro di domanda)	Pag. 27583
Disegni di legge:	
(Deferimento all'esame di Commissioni permanenti)	27582
(Presentazione)	27583, 27588
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1935) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):	
BARBARESCHI	27584
BOGGIANO PICO	27589
LANZETTA	27592
CARBONI	27599
BORROMEO, <i>relatore</i>	27599, 27616
CAPPA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	27614, 27615
TARTUFOLI	27615, 27616
ZANARDI	27616
Interrogazioni:	
(Annunzio)	27617
(Annunzio di risposte scritte)	27583
Registrazioni con riserva	27583
Ringraziamento delle popolazioni colpite dalle alluvioni	27582
Petizioni (Sunto di)	27583

ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni:

ALLEGATO (ROLFI)	Pag. 27621
FANFANI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> 27621, 27622, 27626, 27630, 27632, 27633, 27634, 27636, 27637, 27638	
BISORI	27622
BRASCHI	27622
ANDREOTTI, <i>Sottosegretario di Stato per la Presidenza del Consiglio</i>	27622
CANALETTI GAUDENTI	27624
LA MALFA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	27624, 27625
CARBONI	27625
CASO	27626
SEGNI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>	27626, 27639
DE GASPERIS	27626
FILIPPINI	27627
SCELBA, <i>Ministro dell'interno</i>	27627
GORTANI	27628
MALVESTITI, <i>Ministro dei trasporti</i>	27628, 27631
LOCATELLI	27628, 27629
VANONI, <i>Ministro delle finanze e ad interim del tesoro</i>	27628, 27630
ZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>	27629
LONGONI	27630
LOPARDI	27630, 27631
MENGHI	27632
MERLIN Angelina	27633
MUSOLINO	27634, 27635
RUBINACCI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>	27635
PASTORE	27635
TAVIANI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	27635
PISCITELLI	27636

TOSATO, <i>Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia</i>	Pag. 27636
SANNA RANDACCIO	27636
TAMBURRANO	27637
TIGNINO	27638
VOCOLI	27639

La seduta è aperta alle ore 16.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Ringraziamenti delle popolazioni colpite dalle alluvioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente dell'Assemblea regionale siciliana ed i Prefetti delle province di Catanzaro e di Reggio Calabria hanno inviato i ringraziamenti delle popolazioni colpite dalle recenti alluvioni, per i sentimenti di solidarietà da me espressi in nome del Senato.

Deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE, Comunico al Senato che le Commissioni alle quali sono stati deferiti per l'esame i disegni di legge della cui presentazione diedi comunicazione al Senato, nelle sedute del 16, 17 e 19 corrente, sono le seguenti:

2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 300 milioni per la fornitura e per la riparazione dei mobili e degli impianti di alcuni uffici giudiziari » (1932) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo relativo ai marchi di fabbrica o di commercio concluso a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 21 dicembre 1950 » (1937) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 9ª Com-

missione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione monetaria tra la Repubblica italiana e lo Stato della Città del Vaticano, conclusa a Roma il 21 aprile 1951 » (1938), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Estensione agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa della Guardia di finanza delle disposizioni di cui al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1472 » (1934) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Conversione in legge del decreto-legge 8 settembre 1951, n. 750, concernente modificazioni al regime fiscale degli spiriti, della birra, e precisazione del trattamento fiscale del melasso » (1945) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Esonero dal canone di abbonamento alle radioaudizioni per le scuole » (1936) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti);

« Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private » (1939), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Estensione dell'assicurazione assistenza malattie ai lavoratori addetti ai servizi domestici familiari » (1933), d'iniziativa dei deputati Di Vittorio, Storchi ed altri. (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Mi riservo di comunicare al Senato quali di detti disegni di legge saranno deferiti alle Commissioni competenti, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, a norma dell'articolo 26 del Regolamento.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Il signor Dino Alberici, di Brescello (Reggio Emilia) chiede un provvedimento legislativo col quale venga autorizzata l'estensione della pensione indiretta nonchè di ogni altra forma di assistenza, sancita dalla legge, anche a favore di quel qualunque familiare che, avendo convissuto a carico del dipendente statale non coniugato, gli ha prestata la necessaria assistenza (99).

Il signor Francesco Sannino, di Castellammare di Stabia, chiede un provvedimento legislativo che abroghi la norma, contenuta nell'articolo 1 del regio decreto-legge n. 2411 del 30 dicembre 1937, con la quale è disposta l'esclusione, dal periodo di servizio utile a pensione prestato dagli ufficiali di complemento, del servizio prestato a domanda o con il consenso dell'interessato (100).

Il signor Fernando Canepa ed altri, di Albenga, chiedono che, in sede di discussione del progetto di legge sui miglioramenti agli statali, siano adottati criteri di maggior perequazione negli assegni spettanti ai diversi gradi e categorie di dipendenti (101).

Il signor Angelo Poluzzi, di Bologna, chiede un provvedimento legislativo che escluda sanzioni economiche a carico dei dipendenti statali che partecipano a scioperi non politici (102).

Ritiro di domanda**di autorizzazione a procedere in giudizio.**

PRESIDENTE. Informo il Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha domandato, con lettera in data 17 corrente, la restituzione degli atti relativi alla richiesta di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore De Gasperis per il reato di ingiurie continuate (articoli 81 e 594 del Codice penale) in danno del dott. Alberto Mondadori (Doc. CLIX), perchè — essendo intervenuta tra le parti remis-

sione di querela — il competente magistrato possa dichiarare di non aver luogo a procedere.

La domanda di autorizzazione a procedere si intende ritirata e sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuto dalla Corte dei conti l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella prima quindicina del mese di ottobre.

Tale elenco sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

**Annunzio di risposte scritte
ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate dai senatori: Allegato (Rolfi), Bisori, Braschi, Canaletti Gaudenti, Carboni, Caso, De Gasperis, Filippini, Gortani, Locatelli (due), Longoni, Lopardi (due), Menghi, Merlin Angelina, Musolino (due), Pastore (Negarville), Piscitelli, Sanna Randaccio, Tamburrano, Tignino e Voccoli.

Queste risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta di oggi.

Presentazione di disegni di legge.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Domandò di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge: « Ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci » (1952); « Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 150 milioni per il potenziamento dell'attività peschereccia (1951).

PRESIDENTE. Do atto al Ministro della marina mercantile della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovranno essere esaminati in sede referente o in sede deliberante.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1935) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

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

BARBARESCHI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, chiedo venia in anticipo per questo mio intervento sul bilancio della Marina mercantile. Per quanto nato e vissuto sempre a Genova non sono un tecnico della marina mercantile, ma nello Stato democratico italiano tutti gli italiani hanno il diritto di intervenire sui problemi che interessano, e specialmente su quelli che, come la marina mercantile, interessano in così sommo grado il nostro Paese. L'intervento però in questi problemi e in tutti i problemi politici deve essere intervento onesto, serio, obiettivo, per dire il proprio parere, per sostenere i propri principi, senza però mai offendere le istituzioni del nostro Paese. E tanto maggiore deve essere sentito questo dovere da coloro che per censo, per cultura, per posizione sociale occupano i più alti posti nella scala economica del Paese.

In questi giorni, dopo la discussione del bilancio della Marina mercantile avvenuta alla Camera dei deputati, sono stati pubblicati dei telegrammi che offendono il Parlamento e che non avrebbero dovuto essere scritti e pensati specialmente da uomini che hanno la responsabilità maggiore delle organizzazioni armatoriali. Questa parte del Senato specialmente — ma io ritengo che la nostra azione trovi consenziente anche tante altre parti del Senato — si sta battendo perchè si costituisca con sollecitudine il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, dove gli organismi tecnici del nostro Paese potranno intervenire anche con funzioni di cooperazione nell'attività legislativa, e dove certamente tutti insieme, lavoratori e datori di

lavoro, potranno notevolmente contribuire al miglioramento della nostra funzionalità.

Ma in attesa che ciò si verifichi dobbiamo trattare l'istituto parlamentare della nostra Repubblica con supremo rispetto, quale esso merita e quale ha ben meritato durante tutto il periodo della sua funzione nell'Italia rinnovata. (Approvazioni).

A proposito di tecnicità però ho qualcosa da raccontare che sta a dimostrare, secondo me, come anche i tecnici non possono dire di indovinare sempre la strada giusta; e l'episodio si riferisce proprio a quella Marina mercantile di cui stiamo discutendo.

Eravamo nei primi mesi del 1946; io facevo allora parte come Ministro del lavoro del primo Governo De Gasperi: era il tempo in cui lavoravamo in piena concordia, per gettare — come abbiamo gettate — le basi della ricostruzione del nostro Paese. Il nostro Governo di allora si era preoccupato di ridare un inizio di funzionalità anche a questa nostra marina mercantile, che dalla guerra era uscita quasi completamente distrutta, perchè anche quel decimo di marina mercantile che ci era rimasto era certamente incapace di assolvere qualche funzione veramente utile per il nostro Paese, e delegati del Governo avevano cercato di acquistare in America 50 « Liberty ». Le trattative non furono nè brevi, nè facili, ma riuscimmo a farci assegnare 50 « Liberty » dei tipi giudicati tra i migliori, cioè che non si spezzavano e che avevano delle caratteristiche adatte per il lavoro occorrente al nostro Paese, il quale, per non avere più una nave capace di traversare l'Atlantico, dipendeva completamente dall'estero per i rifornimenti essenziali alla sua vita. Ci fu accordato l'acquisto di quelle navi, a condizioni vantaggiose di costo e di pagamento.

Il Governo di allora decise di assegnare in acquisto quelle navi agli armatori italiani che più erano stati provati dalla guerra, che avevano perduto il maggior quantitativo di tonnellaggio. Gli armatori italiani, i tecnici italiani commisero in quel momento quello che tecnicamente si chiama uno sproposito: alla offerta delle navi risposero in buona quantità con un rifiuto, declinando l'offerta, tanto che le 50 navi, dalla Sottocommissione presieduta dall'ammiraglio De Courten, Ministro della

marina, e composta dai Ministri del tesoro, dell'industria e da colui che vi parla, furono solo in parte assegnate agli armatori e per buona parte assegnate invece, non avendo trovati altri acquirenti, alle società di preminente interesse nazionale. Commisero errore i tecnici allora, perchè bastò qualche mese appena di esercizio per dimostrare come quelle navi potevano essere ben utilizzate. Con poche modifiche, che erano già state in precedenza illustrate agli armatori, fu possibile ridurre la velocità di quelle navi che erano state costruite per sfuggire agli inseguimenti dei sottomarini, riducendo il costo di esercizio a condizioni vantaggiose, tanto più che non si era verificato poi quel cataclisma previsto dai nostri armatori, i quali avevano pensato che al domani della cessazione della guerra contro il Giappone tutto il tonnello del mondo sarebbe stato disponibile per il trasporto e quindi i noli sarebbero precipitati addirittura. E il loro errore cercarono di correggere poi con l'acquisto di altre « Liberty », cercando di averle nella quantità maggiore possibile.

Quindi adagio nel rimproverare il Parlamento, specialmente da parte di quegli uomini tecnici che più di una volta hanno dimostrato di sbagliare.

Sul Ministero della marina mercantile io devo dire, a costo di dare un dispiacere al mio buon amico Cappa, che ho delle mie idee; se il Ministero della marina mercantile deve servire come spinta, come stimolo per ridare nel minor tempo possibile una marina forte, adatta al nostro Paese, io posso essere d'accordo sull'utilità di questo particolare settore dei trasporti, costituito in Ministero. Ritengo però che si tratti di una funzione di carattere temporaneo, perchè vedo meglio il Ministero della marina mercantile inquadrato nel Ministero dei trasporti, che regoli, coordini tutto il movimento dei trasporti del nostro Paese. Ma ad ogni modo non è questa mia modesta osservazione che può modificare lo stato delle cose e, nella speranza che il Ministero della marina mercantile possa con la sua specializzazione dare al nostro Paese quelle marina di cui abbiamo bisogno per poter continuare a vivere e prosperare, io vedrò con simpatia ogni azione del Ministro intesa a migliorare la nostra situazione sul mare. Per noi che viviamo sul mare è certamente giorno di

festa quando assistiamo allo spettacolo sempre nuovo di una barca qualsiasi, grande o piccola, che si slancia verso il mare. Io credo che il Ministero della marina mercantile, se vorrà svolgere un'opera di propaganda perchè gli italiani si rendano maggiormente conto di che cosa possa essere la marina mercantile per il nostro Paese, non dovrà compiere grande fatica, perchè è una cosa di cui gli italiani intimamente sono già convinti. Sia la loro attività volta alla pesca, sia volta al piccolo cabotaggio, sia volta al passaggio degli oceani, i marinai italiani per compiere questo duro lavoro debbono rinunciare alla vita in famiglia, che per tutti, e specie per loro, è un conforto grande; ma essi sanno compiere il sacrificio di restare lontani dalle loro spose e dai loro figlioli, per questo che più che un lavoro è una missione. (*Approvazioni*).

Quale è la situazione della nostra marina mercantile in rapporto ai nostri traffici? Dalle 400 mila tonnellate di stazza lorda che abbiamo conservato alla fine della guerra siamo arrivati, con qualche contrasto nei conti — e qui dovrei unirmi al collega Ricci nel lamentare la mancanza di statistiche precise — siamo arrivati, ripeto, ai 3 milioni.

Qualcuno dice che li abbiamo anche superati; e mi pare che di questo parere sia anche il relatore. Ad ogni modo li abbiamo superati così poco che possiamo dire che il quantitativo è effettivamente e notevolmente ancora inferiore a quello che avevamo prima della guerra; c'è invece un aumento nei trasporti marittimi delle merci rispetto alla quantità che si trasportava prima della guerra. Quindi noi abbiamo due deficienze: quella del quantitativo che ci manca per arrivare alla cifra primitiva ed abbiamo poi la deficienza dovuta alla mancanza dell'incremento che nella stessa marina mercantile si sarebbe dovuto verificare per effetto degli aumentati trasporti marittimi. Come intendiamo provvedere? Ed è qui, onorevole Ministro, che noi attendiamo specialmente da lei una parola che ci tranquillizzi, una parola che ci conforti. Abbiamo acquistato delle « Liberty » e lei diceva alla Camera durante l'ultima discussione del bilancio del suo Ministero che fu un affare. Io ho accennato poc'anzi alle prime cinquanta « Liberty » che abbiamo comperato, e potrei anche dire che le abbiamo pa-

gate con una rapidità che non era certamente quella indicata negli accordi che avevamo stipulato per l'acquisto, il che sta a dimostrare che non fu una cattiva operazione. Ma tutto questo lo facemmo quando eravamo posti nella condizione di dover trovare qualche via per poter incominciare ad uscire fuori dalle acque dei nostri porti.

Oggi cosa vogliamo fare? Perchè se abbiamo acquistato delle « Liberty » prima e poi abbiamo acquistato degli altri piroscafi da altri Paesi, bisogna ricordare che questi ultimi avevano una notevole anzianità, di modo che ci troviamo oggi in questa poco lieta condizione: nella graduatoria dei Paesi che hanno una marina mercantile noi siamo all'ultimo scalino. Dopo la guerra eravamo ridotti senza marina mercantile; oggi ne abbiamo una che è assai più vecchia di quella di prima. In Italia le navi che hanno un'anzianità inferiore ai 5 anni rappresentano l'8,3 per cento della nostra marina; tra i 5 e i 10 anni ne abbiamo una percentuale del 49,1 per cento; dai 10 ai 25 anni ne abbiamo in ragione del 12 per cento; ed oltre i 25 anni ne abbiamo per la bellezza del 30,6 per cento. Non solo, ma se questo lo confrontiamo con le condizioni degli altri Paesi, troviamo che al posto del nostro 8,9 per cento di naviglio al disotto dei cinque anni, la Norvegia al di sotto dei cinque anni ha il 30,8 per cento; il Giappone, che non è certamente un Paese che sia uscito vincitore dalla guerra, il 27,8; la Francia, il 26,5; la Svezia il 23,8; l'Impero inglese, il 19,4; l'Olanda il 18; la Spagna il 16,7; finalmente c'è l'Italia, con il suo 8 per cento. Non solo, ma mentre noi abbiamo il 30,6 di naviglio con anzianità superiore ai 25 anni, gli Stati Uniti ne hanno appena il 9,5; il Giappone l'11,1; la Norvegia, l'11,5; l'Olanda il 15,5; l'Impero inglese il 19 per cento; la Francia il 20 per cento; la Svezia il 28,6 per cento; infine la Grecia si avvicina a noi col 30,5: noi restiamo buoni ultimi con il 30,6.

Il tonnellaggio attuale è insufficiente al nostro fabbisogno. Io spero che non si verificheranno giorni più tristi di quelli che in questo momento viviamo, ma potrebbero verificarsi inasprimenti nella vita mondiale e se questi si verificassero il primo fenomeno che avverrebbe è che ciascuno baderà ai fat-

ti propri e noi quindi dovremmo fare assegnamento solo sulle nostre navi per alimentarci e per sostenere la nostra industria, per provvedere al trasporto dei nostri manufatti e dei nostri prodotti. Credo sia evidente quindi per tutti che in queste condizioni abbiamo bisogno assoluto di naviglio nuovo. Non solo ne abbiamo bisogno, ma è anche un dovere sociale costruirlo per dare lavoro agli operai dei nostri cantieri che sono sempre stati lavoratori di sommo valore tecnico. Basterebbe per esempio pensare a un particolare della storia del mondo che ci addolora, ma che da un punto di vista tecnico ha la sua importanza: che cosa fecero i due incrociatori italiani ceduti al Giappone nel periodo della guerra Russo-Giapponese? Erano due prodotti della nostra intelligenza, dei nostri tecnici e dei nostri operai. Basterebbe ricordare — per quanto io sia in gran parte d'accordo col nostro Ministro della marina mercantile e non gliene auguri la riproduzione — basterebbe pensare all'effetto, per lo meno, che produssero nel mondo il nostro « Rex » e i nostri « Conti ». Ed erano anche essi frutto della nostra intelligenza e del nostro lavoro. È vero, collega Tommasini, i nostri cantieri non hanno l'attrezzatura moderna che hanno i cantieri degli altri Paesi, ma non è colpa dei nostri lavoratori e neppure dei nostri tecnici che quotidianamente hanno invocato da chi poteva che le nostre aziende fossero attrezzate e fornite in modo da poter eliminare questa nostra inferiorità. Il nostro Paese risente anche della deficienza di materia prima, il che ancora aggrava certamente la condizione dei nostri cantieri. Ma oggi, malgrado tutto, ci sono condizioni favorevoli per fare le navi nel nostro Paese? Io credo di sì.

Si racconta sulle piazzette di Genova, dove si parla sempre di navi e di naviganti, che una delle ultime navi costruite nei nostri cantieri in applicazione di quella legge che ormai ha cessato o quasi cessato di funzionare per esaurimento dei fondi, si racconta, ripeto, che una nave petroliera, e concedetemi di non fare una aperta denuncia, varata recentemente, sia stata affittata per 5 anni agli americani per una cifra che equivale al suo costo totale; nave che è assicurata al completo e che è quindi al coperto per ogni rischio. Ora siamo in queste condizioni: ordinare delle navi all'estero e spe-

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

cialmente all'Inghilterra che può produrre a condizioni più favorevoli delle nostre non è possibile perchè non si accettano commissioni. C'è scritto anche là quel cartello che da noi corrisponde a quell'altro: non si accettano domande di lavoro per gli operai. Là non si accettano commissioni per produzioni di lavoro. E noi invece possiamo produrre e con celerità, quella celerità che effettivamente serve in primo luogo a garantire in modo quasi assoluto un buon reddito anche alle nuove navi che possiamo costruire.

Vogliamo finalmente uscir fuori da questa incertezza, vogliamo sul serio che i nostri lavoratori non scioperino? Non si abbia paura dello sciopero, non si tema che le agitazioni possano ritardare le consegne: non si sciopera quando il lavoro è garantito e specialmente quando al lavoro sono garantite quelle umane condizioni che la nostra Costituzione ci impone di fare ai nostri lavoratori. Queste sono condizioni che bisogna saper assicurare. Chi vi parla — in condizioni politiche diverse, lo so perfettamente — ha l'orgoglio di avere contribuito a dare 13 mesi di tranquillità assoluta alle nostre industrie, in condizioni che erano assai più difficili delle condizioni di oggi, perchè allora quando ci si chiedevano degli aumenti non era possibile darli e quando ci si chiedeva l'aumento della razione di pane o di pasta non era possibile dare nemmeno quello. Ma sapevamo andare incontro ai bisogni dei lavoratori, sapevamo porgere loro la parola amica e l'azione pratica conseguente. Ed è questo specialmente che voi, se sapete e se potete, dovete fare nei confronti dei lavoratori. Io so che lei, onorevole Cappa, ha dei principi suoi, rispettabilissimi nel campo delle idee, perchè tutte le idee sono rispettabili. I nostri contrasti durano da lungo tempo anche se amichevoli. Lei ha sempre pensato che l'uomo per la conquista del posto migliore deve essere libero, che a tutti gli uomini è aperta la strada per diventare anche ricchi. Ma noi pensiamo diversamente, e la Costituzione del nostro Paese pensa diversamente. Essa infatti dice che la ricchezza è un bene a disposizione della collettività, che la ricchezza deve esercitare una funzione sociale. È necessario pertanto avviarsi ad una trasformazione della nostra economia, e

per far ciò la strada è aperta dalla nostra Costituzione che è la sentenza che il Paese ha dato tra l'ieri e il domani. Faccia quindi uno sforzo, onorevole Ministro, si avvicini alle nostre idee e senta quanto sarà grande il compito suo: ciò facendo, non rimproverando come ha fatto questa mattina certe compagnie portuali che lei afferma non hanno rispettato la legge, saprà avvicinarsi ai lavoratori per insegnar loro, se occorre, che il Paese non va posto in difficoltà, che il Paese va meglio considerato e che il Paese, meglio apprezzato, saprà dare ai lavoratori italiani quei compensi che essi hanno diritto di ottenere. (*Approvazioni dalla sinistra*).

Ma bisogna acquistare un abito mentale diverso. Onorevole Cappa, io ho assistito alla celebrazione fatta a Genova per dare alla Marina mercantile una sua bandiera, e specialmente per decorare quella bandiera della medaglia d'oro al valore militare. Io l'ho sentita, quando lei, nel suo discorso, accennava ai sacrifici compiuti dai lavoratori della Marina mercantile. Dopo avere ricordato l'apporto e il sacrificio di questi marinai nella guerra 1915-1918, aggiungeva: « Nel più tragico recente conflitto, 3.100 marittimi caddero su unità mercantili iscritte nel naviglio ausiliario, 3.527 perirono tra gli equipaggi di navi requisite e non requisite e 537 morirono in prigionia: in totale 7.164 caduti, su un complesso di 25 mila naviganti. Questo esempio della solidarietà verso la Patria, che nel compimento del dovere militare indusse a generosamente superare ogni stato di animo particolare, impegna tutti gli italiani — oggi che la Nazione è ricostituita in libertà — alla disciplina degli sforzi, alla concordanza delle opere, alla unità degli intenti per completare la sua rinascita civile. Esso è titolo per i marittimi ad un riconoscimento, pur contenuto nelle possibilità attuali dell'economia e della navigazione, di provvidenze che assicurino una relativa tranquillità, al termine della loro fatica ». E concludeva: « Il recente tristissimo bilancio di sacrificio e di sangue, per cui non tutte le lacrime sono asciugate, è attestato dal lungo elenco delle decorazioni al valore militare conferite ai marittimi mercantili — cioè a uomini che non erano combattenti della guerra, ma erano lavoratori italiani esposti nel periodo più pericoloso per garantire al

Paese i suoi rifornimenti —: due medaglie d'oro, 23 d'argento, 175 di bronzo, 1.070 croci al valor militare, 69 croci al merito di guerra, e ancora, 1.450 decorazioni agli ufficiali richiamati in servizio nella Marina militare ».

Onorevole Cappa, di fronte a questo sforzo e a questo sacrificio, quali sono le condizioni dei superstiti? E, dall'altra parte della bilancia, quali sono le condizioni di quegli armatori che per la terza volta, ha detto lei, hanno rifatto la loro fortuna?

Il popolo italiano chiede che il Ministero della marina risolva i problemi marittimi. Collega Borromeo, io so che lei non ha scritto nella sua relazione che i maggiori oneri per le sovvenzioni marittime sono derivati dal forte aumento sul costo dei salari per dire che i salari dei marittimi sono troppo elevati. Io so che lei non può aver voluto dire questo, lei ha fatto sicuramente una constatazione. Sono le condizioni ambientali che hanno fatto obbligo a quella rettifica, non sono le condizioni dei marittimi migliorate in rapporto alle condizioni generali del Paese in modo da creare nuovi oneri e nuovi gravami, sono le condizioni generali del Paese che hanno imposto delle revisioni perchè questa gente possa per lo meno continuare a vivere. E quindi non colpa ai marittimi per l'aumentato costo, colpa, se mai, delle condizioni generali.

Desidero spendere ancora una parola per difendere le nostre società di preminente interesse nazionale. So che ci sono delle deficienze, che ci sono degli errori, e forse qualche volta ci sono anche delle colpe: se noi avessimo tempo, se potessi qui analizzare come si compongono i consigli di amministrazione di quelle società e di tutte le altre società, specialmente di quelle che fanno capo all'I.R.I., credo che faremmo un processo interessante ed utile all'economia del Paese, perchè troveremmo che certi costi esagerati sono determinati precisamente dalle condizioni create dagli uomini che sono a capo di questi organismi, ma il principio è sano, deve essere continuato; guai a quell'uomo di Governo che pensasse di diminuire in qualche modo la potenzialità e l'efficienza delle società della Finmare e delle società dell'I.R.I.: è un patrimonio dello Stato che va curato, che va ben guardato, che va vigilato, che deve essere meglio organizzato per-

chè rappresenterà sul serio la fortuna del nostro Paese.

Nel campo della marina mercantile ditemi voi: quale garanzia può dare il libero armamento che è alla ricerca costante dei noli più vantaggiosi? Invece noi abbiamo bisogno di lavorare alla ricerca delle vie migliori che garantiscano con continuità l'afflusso di determinate merci e la esportazione dei nostri prodotti. La economia privata nelle condizioni in cui è adesso non può garantirci la riuscita di questo lavoro. Solo le società di preminente interesse nazionale, allo stesso modo che le ferrovie dello Stato che quando costruiscono una linea non debbono badare se quella linea sarà di immediato rendimento, ma debbono preoccuparsi che sia di utilità all'economia generale del Paese, solo queste società Finmare provvederanno a quelle che sono le necessità del nostro Paese.

Quindi, onorevole Ministro, nell'esplicazione del suo compito abbia sempre di guida gli interessi superiori del Paese. (*Applausi dalla sinistra e congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

VANONI, *Ministro delle finanze e ad interim del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANONI, *Ministro delle finanze e ad interim del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Norme provvisorie per il pagamento degli interessi sui titoli al portatore del debito consolidato 3 per cento lordo, rimasti privi di cedole » (1953);

« Autorizzazione a vendere a trattativa privata alla Società officine aeronavali di Venezia, per il prezzo di lire 20 milioni, un suolo sito in San Niccolò Lido (Venezia), della estensione di metri quadrati 42.091, ed i resti dei fabbricati ivi già esistenti, il tutto attualmente in possesso di tale Società e da questa utilizzato per la costruzione di uno stabilimento industriale » (1954).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle finanze e *ad interim* del tesoro della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi

alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovranno essere esaminati in sede referente o in sede deliberante.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Boggiano Pico. Si intende che egli, nel suo discorso, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

« Il Senato, consapevole dell'inscindibile rapporto nel movimento dei passeggeri tra la quota di quelli che si avvalgono dei mezzi di trasporto marittimi, e quella di coloro che prescelgono i mezzi aerei, e dell'aumento costante e fortemente progressivo dei secondi, e ciò anche riguardo al traffico delle merci più ricche, mentre riafferma il dovere dello Stato di promuovere e favorire l'industria marinara italiana, che è tra le più cospicue fonti di lavoro e di ricchezza,

fa voti affinché il Governo provveda a che l'Italia abbia finalmente a superare l'inferiorità, in cui si trova attualmente, in confronto di altri Paesi d'Europa, e promuova con adeguati mezzi la costruzione di aeroporti là ove è più intenso il movimento dei passeggeri e delle merci più ricche, e favorisca adeguatamente l'incremento e lo sviluppo della nostra navigazione aerea civile, con ordinamento autonomo o, quanto meno, distinto da quella militare ».

PRESIDENTE. Il senatore Boggiano Pico ha facoltà di parlare.

BOGGIANO PICO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non è per un lungo discorso che io ho chiesto di parlare ma per alcune considerazioni direi più che altro complementari di quelle già svolte durante questa discussione del bilancio della Marina mercantile. E mi riferisco proprio prima di tutto, e brevissimamente, al problema delle costruzioni navali.

Io ricordo che già 30 anni or sono, quando vivo ed ampio era il dibattito sulle costruzioni navali, un'autorevole rivista marinara inglese pubblicò un articolo di un alto compe-

tente in questi problemi, nel quale dimostrava che era fuori di luogo, dal suo punto di vista, dal punto di vista soprattutto inglese, che i cantieri italiani si ostinassero a voler costruire delle navi da carico, ossevando che queste, dopo tutto, non sono che un ammasso di lamiere e di costole e cioè di ferro e di acciaio che noi italiani non abbiamo. Per cui la costruzione che si eseguisce nei cantieri italiani sarebbe sempre molto più costosa di quella che si può ottenere nei cantieri inglesi ed americani. Là dove però — aggiungeva lo scrittore — i cantieri navali italiani possono sostenere la concorrenza, e vittoriosamente, anche dei migliori cantieri britannici ed americani è nella costruzione di talune particolari navi, prima di tutto nella costruzione di navi per passeggeri, perchè, osservava, non c'è nessun architetto navale come gli architetti navali italiani che sappia dare alle navi passeggeri quella linea che procura, oltre all'eleganza, una maggiore velocità, e che sappiano attrezzare nell'interno la nave con quelle comodità e quella distribuzione di servizi che la rende più accogliente.

Anche la maestria e l'eleganza, pur semplice dell'arredamento della nave è espressione dell'arte propria del genio italiano, coefficienti questi e ragioni per la preferenza che sempre, anche in passato, godettero dalla stessa clientela straniera le navi da passeggeri italiane.

Perciò, concludeva la rivista, dovrebbero i cantieri italiani specializzarsi in quelle costruzioni, lasciando da parte quelle nelle quali è di gran lunga prevalente l'elemento di quella materia prima di cui i cantieri italiani non possono disporre se non a costi comparativamente molto elevati.

Di quel che valga la specializzazione, anche nel campo delle costruzioni navali, abbiamo fra i nostri cantieri un altro e segnalato esempio in un cantiere piccolo per il suo sviluppo e la sua estensione — e per questo non si vorrà pensare che io voglia fare del campanilismo — ma che pur è uno dei migliori cantieri liguri, alludo al cantiere Baglietto di Varazze che, ottimamente attrezzato, non costruisce altro che dei piccoli yacht da corsa. Ebbene, sono continue e frequenti le commesse che gli vengono date da tutte le nazioni marinare del

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

mondo: dall'Inghilterra stessa, dall'Olanda, dalla Svezia. Quel piccolo naviglio sceso dal cantiere Baglietto ha vinto sovente difficili competizioni internazionali proprio grazie alla genialità dei costruttori che, di padre in figlio, si tramanda ormai da decenni e decenni. Occorre quindi specializzare, per cui io vorrei che nell'orientamento di quei vantaggi che si intendono accordare ai cantieri, si tenesse proprio conto delle possibilità nostre, di poter sostenere la gara con cantieri stranieri senza soverchi oneri per l'erario dello Stato; accordando cioè sovvenzioni, contributi in premi di costruzione a cantieri, purchè essi sappiano sagacemente specializzarsi. D'altra parte la specializzazione è norma fondamentale di ogni ben ordinata economia di produzione.

Mi si consenta di aprire una parentesi a questo proposito, in riferimento alle osservazioni che faceva il collega Barbareschi, sulla virtù dei nostri operai, delle nostre maestranze nei cantieri. Assistevo, un anno e mezzo fa circa, al varo di una nave: cerimonia la quale riempie sempre di soddisfazione i costieri, e noi liguri specialmente. Assistevo a questa operazione nel cantiere di Riva Trigoso: era il varo di una petroliera ordinata da armatori norvegesi. Poco prima del varo era stato avvertito il direttore amministrativo del cantiere che quegli operai (e l'onorevole Barbareschi sa che non sono di mia parte, anzi appartengono quasi tutti al partito comunista italiano) sapevano che dopo il varo della petroliera, probabilmente sarebbero rimasti inattivi per parecchio tempo, perchè non si prospettavano altre costruzioni. Ebbene, quegli uomini che avrebbero potuto strascicare, diciamo così, il lavoro, per farlo durare di più, sapendo che vi era un impegno per il cantiere di fare la consegna in un determinato termine, lavorarono a tutt'uomo perchè il rispetto del contratto fosse mantenuto. Sentii il dovere (ed essi sapevano a quale parte politica io appartenessi) di recarmi dalla Commissione interna per formulare il mio particolare e vivo elogio per il senso di civismo che gli operai del cantiere avevano dimostrato, e per la prova di buona educazione politica e per assicurarli in pari tempo che questo loro onesto e leale comportamento mi avrebbe fornito un argomento di più per sollecitare da chi di dovere di asse-

gnare la costruzione di qualche altra unità al cantiere di Riva Trigoso; l'ottenni infatti e recentemente una nuova grossa nave scese in mare dalle rive di Sestri Levante.

Io confido, come il collega Barbareschi, nella serietà e nel buon senso della nostra massa lavoratrice che qualche volta cede — ma questa sarebbe discussione politica — a delle suasioni che non posso approvare, ma che comunque, quando la si richiami con serenità a principi di rettitudine soprattutto, essa risponde, ed aggiungo, essa risponderà ancora, e questo per me è l'affidamento migliore che possiamo avere per l'avvenire. Specializzazione dicevo nelle costruzioni navali, e forse in questa maniera anche i cantieri potranno riuscire un'altra volta a vincere la concorrenza estera delle costruzioni navali.

Ma vi è un altro punto al quale vorrei accennare. Ricordano quelli che hanno qualche nozione della nostra economia marinara, come, specialmente finchè avevamo una forte marineria velica, le nostre navi molto più frequentavano i porti stranieri che non i porti italiani. Fu soltanto dall'ultimo trentennio in poi che per tante esigenze particolari si volle che il tonnello italiano quasi esclusivamente fosse destinato a provvedere al fabbisogno di trasporto di merci e soprattutto di derrate nei nostri porti, e che vi primeggiasse la bandiera italiana. Funesto errore economico, perchè l'ammontare dei noli guadagnati all'estero nei trasporti eseguiti tra porto e porto stranieri rappresenta uno dei cespiti più forti di entrata di cui una Nazione marinara possa disporre. Basta, senza parlare della marineria inglese o di quella degli Stati Uniti d'America, riferirci all'esempio della piccola nazione norvegese. Sono tre milioni e seicento mila abitanti dediti a poche industrie, alla pesca, alla lavorazione della cellulosa, ma soprattutto alla marineria, ma in esse recano uno spirito di iniziativa, di coraggio, vorrei anche dire, di tenacia e soprattutto di coscienza ammirevoli. Ebbene, quella norvegese è la quarta marina mercantile del mondo. Paese povero, perchè non ha risorse naturali; un terzo del suo territorio è coperto da boschi, ben poco ne è coltivato, non ha quasi nessuna miniera (le miniere sono passate alla Svezia dopo la secessione del 1905). Le sue risorse pertanto, oltre

la cellulosa e la pesca, sono precisamente i noli che essa lucra, che la marineria norvegese lucra all'estero facendo un assiduo traffico tra porto e porto straniero.

Ora se noi vogliamo dare uno sguardo al passato, possiamo riscontrare lo stesso fatto per le nostre marinerie, da quella veneta a quella genovese: le nostre navi mercantili di Genova, di Camogli, di Napoli, ancor nel secolo scorso, trafficando con le Americhe, con l'Australia, con la Cina, talvolta trascorrevano degli anni senza rivedere i nostri porti; ma i noli allora lucrati concorrevano efficacemente al saldo della nostra bilancia commerciale e predisponavano le condizioni ed i mezzi per la trasformazione del nostro naviglio. Ripetiamo pure, onorevoli colleghi, con onesto compiacimento e legittimo orgoglio che l'ardimento e il sacrificio, come ha ricordato il collega Barbareschi, dei nostri uomini di mare che si adattavano a vivere per anni in navigazione lontani dalle loro case determinarono la fortuna della nostra marina. Noi dobbiamo perciò volgere i nostri intenti e i nostri sforzi anche a far sì che le antiche gloriose rotte possano essere ripetute da sempre più numerose navi battenti la nostra bandiera.

Questi brevi rilievi io affido all'attenzione del valoroso Ministro della marina mercantile italiana, che ricordo con compiacimento come antico discepolo mio, che sono lieto di vedere per la seconda volta al banco del Governo. Anche in questo egli ha superato il maestro.

Sono osservazioni assai ovvie ma frutto di esperienza e di attenta considerazione delle vicende della nostra marina.

Ma vi è anche un altro problema, che è quello prospettato nel mio ordine del giorno, di cui debbo dare ragione. Oggi accanto ai trasporti per terra e per mare si va sviluppando con celere ritmo la navigazione aerea e va aumentando la massa dei trasporti per via aerea di passeggeri e di merci; per ora delle merci più ricche, perchè i noli molto forti che si esigono non possono essere sostenuti che dalle merci di poco volume e di notevole valore. Ora, anche in questo campo è necessario che noi non rimaniamo addietro in confronto delle altre nazioni. Già siamo in ritardo ma non dobbiamo lasciarci sopraffare dalla concorrenza e consentire la minacciata deviazione dei traffici

dall'Italia. A questo fine deve tendere innanzi tutto l'attrezzatura e cioè la costruzione degli aeroporti.

Io ricordo che quando lo scorso anno il mio molto autorevole collega senatore Ricci portò questa questione qui in Senato, si ebbe una risposta piuttosto vivace dall'allora Ministro dei lavori pubblici, dal quale invocava la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri. Il Ministro allora disse che non era di sua competenza la costruzione degli aeroporti bensì del Ministero della difesa. Ora — mi si consenta questo apprezzamento — è un po' curioso che il Ministero della difesa abbia ad occuparsi di costruzioni che costituiscono un'opera pubblica destinata all'esplicazione di un'attività di carattere essenzialmente commerciale. Allo stesso modo che il naviglio mercantile in tempo di guerra è adibito come naviglio ausiliario delle navi combattenti, ma non perde per questo il suo carattere di naviglio mercantile, così l'aeroporto se dovrà in caso di eventi bellici valere per i servizi militari, tuttavia quando precipua sua destinazione sono i traffici mercantili ritrarrà da questi la sua caratteristica essenziale, non dovrà perciò dipendere dai dicasteri militari.

So bene che proprio per l'aeroporto di Genova-Sestri è al Ministero della difesa, antico Ministero della aeronautica, un progetto che ho veduto ed ho avuto occasione di attentamente esaminare. Ma io vorrei domandare anche all'intraprendenza e all'intelligenza del ministro Cappe di risolvere una buona volta questo problema di competenze. Ciò è necessario, è indispensabile, perchè gli aeroporti noi li dobbiamo considerare in funzione del loro rendimento economico, del contributo che essi portano allo sviluppo dell'economia italiana, ed è sotto questo profilo che noi dobbiamo esaminare e considerare il problema della loro costruzione e del loro funzionamento. L'aviazione civile potrà, a tempo debito, costituire un elemento ausiliario efficace dell'aviazione militare, e gli avieri italiani dell'aviazione civile, quando, Dio non voglia, dovesse di nuovo scoppiare un conflitto, saranno degli ottimi ausiliari per l'aviazione militare; anzi ne potranno costituire i migliori elementi perchè, con l'intensificarsi del traffico aereo, avranno modo e maniera di esercitarsi assai più che con le eserci-

tazioni militari sopra i campi di aviazione. Perciò il mio ordine del giorno è inteso a richiamare l'attenzione del Governo e particolarmente del Ministro della marina mercantile affinché, reclamando questa delimitazione di competenza e rivendicando a sé la competenza a promuovere la costruzione degli aeroporti, il regolamento e la disciplina dell'aviazione civile e del personale ad essa addetto, si giunga a risolvere il problema nella maniera più soddisfacente. Il personale dell'aviazione civile italiana è tra i migliori; infatti, se noi facciamo qualche confronto e istituimo un rapporto statistico tra gli infortuni che accadono nell'aviazione militare e nell'aviazione civile, possiamo proprio registrare e constatare che il dato degli infortuni dell'aviazione civile italiana è minimo: prova decisiva della superiorità della preparazione del personale.

Pertanto, onorevole Cappa, io affido alla sua attenzione, e spero anche al suo consenso, questo mio ordine del giorno, inteso a stabilire e a rivendicare prima di tutto la competenza del Ministero della marina mercantile a trattare di questa materia; in secondo luogo, una raccomandazione particolare io rivolgo all'onorevole Ministro, associandomi alla invocazione del collega Ricci dell'anno passato, affinché si adoperi a che, quanto prima, si ponga mano alla costruzione dell'aeroporto di Genova. Genova è il primo emporio marittimo e commerciale d'Italia, da lungo tempo in gara di concorrenza con Marsiglia. Ebbene, a Marsiglia, da quando cominciò a svilupparsi l'aviazione civile, comprendendosi subito quale importante elemento sarebbe stato per il suo traffico, s'intraprese la costruzione, accanto al suo grande porto marittimo, di un aeroporto che ormai sta finendo di attrezzarsi magnificamente. Dovremmo noi rimanere completamente sprovvisti di un analogo imprescindibile strumento per il nostro traffico, ed assistere al deviare progressivo del traffico di passeggeri, già per le vie del mare così intenso specialmente tra le Americhe e l'Oriente immediato, a favore di altri Paesi, rimanendo inerti e arrivando secondi o terzi in questa gara?

Come in passato l'Italia riuscì con la sua tenacia e il suo ardimento nel campo dei traffici internazionali a superare difficoltà che, per la scarsità delle sue naturali risorse e dei suoi

mezzi, parevano invincibili, ed a porsi al livello di sostenere la concorrenza con le Nazioni che parevano assai più favorite, così anche oggi, in questa nuova gara che si è aperta per la navigazione aerea fra le diverse bandiere, possa la bandiera italiana giungere, ancora tra le prime, a salutare un'altra vittoria d'iniziativa di tenacia, di ardimento. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

LANZETTA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, è la quarta volta che noi discutiamo un bilancio della Marina mercantile e una constatazione anzitutto dobbiamo fare, tutti d'accordo: questo bilancio, la cui povertà è stata notata in ogni settore, somiglia a quel bilancio che insieme avevamo criticato, noi di questa parte e voi della maggioranza, l'anno scorso, appunto per la inadeguatezza assoluta dei mezzi. Quel terzo bilancio somigliava sostanzialmente al secondo che pure unanimemente avevamo criticato l'anno prima per gli stessi motivi. Il secondo, come ricordate, somigliava al primo che pure, senza distinzione di settori, criticammo insieme. Dunque è questa la quarta volta che un Ministro della marina mercantile si presenta al Parlamento con un bilancio così striminzito, così cronicamente malato, da autorizzarci a pensare che effettivamente sia vero che il Ministero della marina mercantile è un po' un non senso nell'organizzazione dell'amministrazione statale. L'anno scorso, avendo io avanzata l'ipotesi, che io stesso deprecavo, di una eliminazione del Dicastero della marina mercantile e di un assorbimento dei suoi servizi da parte del Ministero dei trasporti, fui criticato e accusato, il Ministro me ne è testimone, come nemico della marina italiana.

In realtà fin dal mio primo intervento in questa Aula io ho costantemente affermato la necessità che la marina mercantile italiana riconquisti il posto che aveva prima dell'ultimo conflitto mondiale, ed anzi guadagni quelle posizioni che neppure nell'anteguerra era riuscita a raggiungere, appunto perchè anche allora, retorica a parte, era mancata una appropriata politica marinara. Ho sempre sostenuto come ingiustificatamente l'Italia fosse, prima dell'ultima guerra, al sesto posto fra le marine del

mondo, mentre la Norvegia era al quarto, ritenendo che noi, per il nostro sviluppo costiero, per il clima mediterraneo di cui godiamo e per tutto un complesso di ragioni storiche, politiche e sociali avremmo dovuto e dovremmo essere in una posizione di vantaggio nei confronti della Norvegia. Quindi io oggi non merito critiche se al Ministro pongo un definitivo dilemma: deve o non continuare a vivere questo Ministero? Tanto più lo pongo a lui perchè finalmente lui è il Ministro veramente responsabile, col quale possiamo e dobbiamo trattare a fondo questi problemi. Con ciò non voglio arrecare offesa ai predecessori del ministro Cappa. Io li ho rispettati come rispetto lui, ma ho sempre ritenuto che i suoi predecessori, quelli almeno che abbiamo conosciuto in questa legislatura, abbiano occupato quel posto non per ragioni di competenza o di particolare personale orientamento, sibbene per una mera questione di equilibrio politico, con incarico dato ed accettato a titolo precario, senza impegni.

Noi abbiamo continuamente sottolineato la mancanza di una politica marinara, ma ne avevamo, qualche anno fa, attribuito il demerito all'intero Governo che non intendeva fare questa politica. Oggi invece al ministro Cappa dobbiamo fare un ragionamento diverso. Egli non è al dicastero della marina mercantile per una ragione di equilibrio politico, egli vi è per affermata e riconosciuta capacità ad intendere i problemi marinari. Non è questo un complimento che rivolgo al ministro Cappa alla maniera dei cavalieri antichi prima di iniziare il combattimento; è un riconoscimento che gli ho fatto anche prima, quando dai nostri diversi banchi siamo stati in contrasto, vivace qualche volta, sui problemi sostanziali degli indirizzi della Marina mercantile. A lui dobbiamo ricordare le promesse che implicitamente ed esplicitamente ha fatto quando parlava dal suo banco di senatore.

Proprio in questi giorni ho riletto la relazione che ella fece, onorevole Ministro, a proposito della discussione del primo bilancio della Marina mercantile; relazione buona che, seppure noi non potemmo accettare per vari motivi di dettaglio, in complesso considerammo una concreta ipotesi di programma di sviluppo della marina mercantile. Le nostre divergenze, grosso modo, erano originate da certe sue idee

preconcette a favore degli armatori privati e contro il gruppo I.R.I. di cui fa parte la Finmare. Ora che è Ministro responsabile mantiene ella le stesse posizioni mentali che aveva allora oppure le ha cambiate? Più precisamente allora ella ci fece comprendere che se fosse stato Ministro avrebbe dato inizio ad una vigorosa politica marinara, manovrata in prevalenza dall'armamento privato. Ci dica dunque: continua anzitutto a ritenere che occorra una seria, concreta, organicamente forte politica della marina mercantile, oppure ha attenuato i suoi propositi? Continua oggi a ritenere che l'armamento privato debba avere prevalenza sull'armamento di Stato? Tanto più noi dobbiamo farle queste domande in quanto proprio in questi giorni il suo nome e la sua politica sono venuti in discussione, in Parlamento e fuori, a proposito di quei due telegrammi Costa e Lauro che hanno chiamato in ballo il Parlamento, gli impegni del Ministro, la politica marinara passata e quella avvenire.

I telegrammi rivolti al Ministro, ed ostentatamente pubblicati perchè il Paese sappia che gli armatori privati sono col Ministro e contro il Parlamento, stanno anche ad indicare uno stato d'animo che sarebbe antipatico e certamente riprovevole se corrispondesse alla realtà. Credono, i signori Lauro e Costa, che il Ministro possa considerare il Parlamento come la cassa armonica di accordi intervenuti fra lui e gli armatori privati? Di certo essi non dovrebbero credere questo se fossero veramente uomini competenti come dichiarano di essere, e responsabili come dovrebbero essere, dato che hanno dei posti di rilievo nell'economia del Paese. Il Ministro può avere le sue idee su una determinata politica, ma il Parlamento è sovrano nell'accettarle o respingerle. Orbene noi, al Ministro, domandiamo che rispondendoci alle domande testè rivoltegli faccia ben comprendere, con dati positivi e non soltanto con parole generiche, che non vi sono accordi col Ministro sui quali il Parlamento non sia arbitro di dire l'ultima parola in piena libertà di giudizio...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non c'è bisogno che lo dica, questo.

LANZETTA. Sarebbe politico che lo confermasse e dicesse, ad esempio, che è ingiustificato il richiamo rivolto al Ministro affinché il Parlamento faccia o non faccia qualche cosa.

Ci spieghi pure che cosa abbia promesso a Napoli, durante il varo della « Roma », di proprietà Lauro, per cui Lauro debba sentirsi autorizzato a rimproverare il relatore Monticelli, che chiama addirittura « suo relatore » cioè relatore del Ministro, per non aver prestato ossequio ad una determinata linea di politica marinara. Tutte queste cose il Ministro ce le deve dire ponderatamente, così come responsabilmente deve tracciarci un programma esecutivo di politica marinara. Noi non facciamo addebito a lui circa l'essenza di un qualsiasi lineamento di politica marinara nell'attuale bilancio: il bilancio è stato infatti presentato prima ancora che egli fosse ministro. Sarebbe stato però ben utile che il Parlamento avesse conosciuto, come introduzione alla discussione del bilancio, il pensiero del ministro in carica sulla politica prossima del suo Dicastero. Noi abbiamo dovuto faticosamente rintracciarne i segni attraverso qualche discorso fatto qua e là e poi attraverso il resoconto sommario della Camera dei deputati; ma in verità non possiamo ritenerci sufficientemente informati. Aspettiamo dunque che il Ministro, nel rispondere a tutti noi che siamo intervenuti, che unanimemente abbiamo espresso il desiderio di vedere la nostra marina degna dei 47 milioni di abitanti che conta l'Italia, degna delle sue migliori tradizioni, adeguata al compito che deve avere nello sviluppo economico del nostro Paese, ci precisi cosa pensa che si debba fare e si farà in tema di politica marinara.

Gli chiediamo anche che egli ci dica se è cessato il diniego che il dipartimento di Stato americano aveva posto all'incremento delle nostre costruzioni navali. E spiego. Quando abbiamo discusso la legge Saragat sapevamo che le navi si sarebbero costruite con i fondi E.R.P.; poi abbiamo saputo che le navi si son dovute costruire con i mezzi normali di bilancio, perchè il dipartimento di Stato americano aveva fatto comprendere che non poteva con mezzi propri alimentare una concorrenza al suo armamento marittimo. Noi desideriamo insomma sapere se i vincoli che il Governo ha assunto nei confronti dell'America ci proibiscano uno sviluppo marinaro, oppure se ne costituiscano una remora ed in quali termini, in modo che la pubblica opinione sappia, che tutti noi sappiamo,

come contenerci. E questo lo dobbiamo sapere ai fini dell'altro corno del dilemma. Chiaro? Perchè se proprio il Ministero della marina mercantile deve limitarsi a quella piccola ordinaria amministrazione che è fatta nota dal bilancio, esso non avrebbe nessuna ragione di continuare ad esistere e dovremmo seriamente pensare di proporne la liquidazione. Ma noi ci auguriamo che il ministro Cappa ci dica che siamo liberi di sviluppare la nostra marina mercantile, e ci parli di un robusto programma di costruzioni navali e di un deciso indirizzo governativo a favore della marina, indicandoci pure quali sono i progetti di attuazione immediata e quali quelli che il Governo pone in prospettiva. Insomma desideriamo che il Ministro esca dal generico nel quale si è dovuto per forza di cose mantenere nei vari discorsi fatti in giro e ci parli con concretezza dei problemi che ci stanno a cuore.

In attesa di risposte positive ed in previsione di un potenziamento del Ministero della marina mercantile passiamo a parlare di qualche problema che vi è connesso. Cominciamo da quelli di minor mole. Ritorna in questi giorni insistente il richiamo all'unificazione dei servizi della pesca. Da più parti, anzi da tutti i settori, questo problema di unificazione è stato rimesso in evidenza. Cerchi dunque il Ministro di secondarne la soluzione. In altri momenti ho sostenuto che un criterio di rigorosa sistematica dovrebbe consigliarci di preferire la riunione dei servizi della pesca presso il Ministero dell'agricoltura. La mia non era una idea peregrina. Anche se a prima vista può apparire ripugnante il concetto che la pesca, che da noi si pratica principalmente nel mare, debba finire all'Agricoltura, il quale è un dicastero che si occupa delle cose di terra, in realtà noi non faremmo che applicare, nel nostro Paese, le esperienze che già si sono fatte altrove, in Inghilterra per esempio, dove appunto un Ministero dell'agricoltura e della pesca si occupa delle cose dell'agricoltura e della pesca, la quale anche in quel Paese è prevalentemente di mare. Per l'Italia occorre aggiungere che esistono dei servizi, presso il Ministero dell'agricoltura, che non possono essere soppressi, e sono i servizi inerenti alla pesca nelle acque interne che sono intimamente e indissolubilmente legati alla bo-

nifica agraria, che riguarda anche le foci dei fiumi e gli stagni salmastri dove, ovviamente, la pesca ha molte affinità con quella praticata nelle acque del mare.

Se l'auspicata unificazione si dovesse praticare presso il Ministero della marina mercantile, gli attuali inconvenienti non sarebbero eliminati appunto perchè i predetti servizi dovrebbero rimanere presso il Ministero della agricoltura, con la conseguenza di avere ancora dei pescatori di acque dolci, di foci, di acque salmastre, dipendenti per la risoluzione dei loro problemi dal Ministero dell'agricoltura e degli altri pescatori dipendenti dal Ministero della marina mercantile. Quale senso avrebbe dunque l'unificazione? E vi è ancora un'altra seria ragione: la pesca si fa per scopi di alimentazione umana. Ebbene, il dicastero qualificato per i problemi dell'alimentazione è proprio quello dell'Agricoltura. Sta di fatto però che tra i Ministeri dell'agricoltura e della marina mercantile è in atto un conflitto di competenza, in presenza della legge istitutiva del Ministero della marina mercantile. Questo vuole l'unificazione dei servizi presso di sé, ritenendo di essere autorizzato a realizzarla; si muove, si agita, ma si muove e si agita con mezzi assolutamente inadeguati. Noi ringraziamo il Ministro per averci oggi regalato una primizia della sua attività di politica peschereccia: due disegni di legge sono stati presentati in questo pomeriggio, uno per rinverdire gli aiuti governativi per il credito peschereccio, l'altro per dedicare 150 milioni all'incremento della pesca. Ne prendiamo atto, onorevole Ministro, con piacere anche se, non per procurarle un disappunto, dobbiamo ricordare che questi stessi disegni di legge erano già predisposti prima del suo arrivo a piazza della Minerva. Infatti di questi 150 milioni ci aveva parlato anche, se non sbaglio, il suo predecessore, non so più in quale circostanza. Insomma di questi 150 milioni, si parla già da molto tempo. Comunque se l'attività del Ministro dovesse limitarsi, nel campo della pesca, a consumare questi pochi milioni, dovremmo dirgli che egli farebbe sempre molto poco. In proposito io sono costretto a richiamare la sua attenzione sul fatto che durante il fascismo, per i problemi della pesca, che erano meno gravi di quelli di oggi, sia perchè i pescatori allora erano in minor nu-

mero, sia perchè la guerra non aveva provocato devastazioni, erano segnati, nel bilancio del dicastero competente, cinque milioni all'anno. Orbene cinque milioni di allora in moneta attuale sono certamente 300 milioni, cioè a dire il doppio di quei 150 milioni che, in ben più triste situazione, ella dimostra di ritenere sufficienti *una tantum*. È questa la sua politica peschereccia signor Ministro?

Noi stiamo seguendo da parecchio tempo gli sforzi del Sottosegretario alla marina mercantile, qui presente onorevole Tambroni. Pur non essendone entusiasti non li abbiamo sottovalutati, anche se più di una volta abbiamo dovuto constatare che costituiscono più delle attività a sfondo elettorale che non delle azioni protese in profondità verso i problemi della pesca per risolverli sul serio. È già però un fatto che qualcuno del Governo si sia mosso. Gliene diamo atto. Al tempo stesso, dobbiamo dargli però il dispiacere di ricordargli — perchè ne è lui l'autore — quella brutta circolare relativa allo 0,10 per cento a carico dei produttori della pesca e a favore di una certa associazione degli armatori, che non rappresenta gli interessi generali della pesca e meno ancora si indentifica con gli interessi di quei pescatori di cui noi ci siamo sempre occupati e che in Italia ammontano a 100 mila unità e forse più. Noi invitiamo senz'altro il Ministro a ritirare quella circolare e non abbiamo bisogno di drammatizzare. I diritti di mercato — il Ministro ormai lo sa bene — debbono essere regolati per legge e non con circolari ministeriali. Non esiste una legge che abbia modificato nemmeno dello 0,10 per cento i diritti di mercato; i produttori ittici, i piccoli pescatori specialmente, non debbono essere gravati nemmeno di questo 0,10 per cento, che non ritorna a loro favore. È vero che è stata data disposizione di stampigliare che il pagamento è « volontario ». Ma sta di fatto che questo diritto si percepisce obbligatoriamente e nessuno può rifiutarvisi. Sarà molto opportuno, dunque, che il Ministro distrugga questo atto non politico ed anti-giuridico che è stato compiuto dal suo dicastero. Altrimenti, glielo promettiamo, si avrà un'agitazione dei pescatori.

Tornando all'unificazione dei servizi della pesca noi dobbiamo insistere, pur con le riserve

conseguenti al pensiero già esposto, affinché comunque abbia subito luogo, anche presso il Ministero della marina mercantile, dal momento che neppure il Ministero dell'agricoltura dimostra di volersi occupare seriamente di questi servizi, mentre è invece urgente che qualcuno se ne occupi. Per l'eventualità che debba il ministro Cappa fare l'unificatore gli sottoponiamo il problema, tuttora insoluto, della previdenza sociale per i pescatori. Non è strettamente di competenza del Ministero della marina mercantile, però anche questo Ministero è chiamato ad occuparsene per ragioni ovvie.

Vi sono delle categorie che debbono sopportare gli oneri della previdenza a favore dei pescatori ed il Ministro della marina mercantile può obbligare queste categorie a sottostare agli oneri. Una commissione nominata dal Ministro del lavoro per lo studio del problema dell'assistenza ai pescatori, formata di rappresentanti di organizzazioni e di elementi di tutte le correnti, ha studiato la questione ed ha proposto delle soluzioni. Si è proposto in sintesi: una trattenuta del 3 per cento sul ricavo lordo delle vendite nei mercati ittici, una quota percentuale anche minima a carico delle industrie conserviere, un contributo di lire 100 a quintale sui prodotti ittici di importazione, un contributo di 250 lire a quintale a carico delle industrie esercenti la pesca fuori dagli stretti. Indubbiamente anche lo Stato dovrà intervenire per integrare questi contributi, perchè la previdenza a favore dei pescatori importerà una spesa di un certo rilievo. Vorrà l'onorevole Ministro dimostrare di volersi occupare dei pescatori non soltanto con dei discorsi o con delle declamazioni?

Vi sono poi i problemi economici e sociali della pesca che nel loro insieme vanno visti al di là della situazione attuale. Dei pescatori si è sempre parlato in termini paternalistici, di buon cuore. Tutti si sono riempiti gli occhi di lacrime quando hanno parlato delle miserie, dei rischi dei pescatori, ma oggi credo sia arrivato il tempo di parlare con serietà del loro avvenire di lavoro. Il Ministro attuale, quando era presidente della 7^a Commissione, ci ha sentito un giorno discuterne in termini molto realistici. Si parlava, in quella seduta, della nota costruzione delle baleniere.

Un disegno di legge prevedeva un cospicuo intervento dello Stato per la costruzione di esse, allo scopo di compiere un esperimento di pesca nei mari del nord. Indubbiamente la pesca delle balene non è la pesca attuale dei piccoli pescatori; ebbene noi in quella circostanza assumemmo un atteggiamento di favore per quella legge. Sembrò strano il nostro atteggiamento appunto perchè, votando a favore di quella legge, noi avremmo fatto da un punto di vista immediato gli interessi degli industriali della pesca. Ma noi giustificammo il nostro gesto — il Ministro lo ricorderà — esaminando in prospettiva i problemi che anche i piccoli pescatori debbono porsi oramai crudamente. La pesca di barchetta va a finire. Essa, più adatta per dare un prodotto pregiato, non risolve i grossi problemi dell'alimentazione. Spesso la piccola pesca, remiera o velica, non trova le possibilità di lavoro e di remunerazione che sono consentite alla pesca industriale, che è pesca di massa. Già da anni noi, giorno per giorno, abbiamo visto questi problemi diventare sempre più scottanti. I lavoratori della piccola pesca non avranno avvenire se non sapranno organizzarsi industrialmente, per fronteggiare la concorrenza, specialmente straniera. Noi importiamo annualmente più di 15 miliardi di pesce, onorevoli colleghi! Ma non risolveremo nessun problema e ne creeremo degli altri se ci sbizzarrissimo in richieste di aumenti di dazi doganali. Si tratta di prodotti abbastanza poveri, incidenti sul consumo delle popolazioni.

Ecco profilarsi dunque problemi di attrezzatura, di ricerche di mari più pescosi, di costi di produzione; problemi tutti che escono dal colore locale, dai quadri dei pittori, dagli schermi dei sentimentali. La barchetta insomma si deve relegare nei ricordi d'infanzia. Il pescatore isolato non può che morire. Il pescatore isolato deve unirsi a tutti gli altri pescatori isolati per dar vita a delle organizzazioni cooperative, perchè tutti insieme possano fronteggiare la già grave situazione in cui si dibattano. Non si tratta delle cooperative che molti conoscono. Noi abbiamo già fatto della esperienza. In cooperativa abbiamo proceduto a vendite ed acquisti collettivi, per cui abbiamo potuto ritardare l'acuirsi di quella crisi che era già delineata fin da 15 anni fa. Oggi bisogna superare anche questo stadio. Dobbiamo

fare in modo che le cooperative possano organizzarsi su scala più vasta e complessa, e cioè con criteri modernamente industriali. Ma per questo occorre denaro e molto denaro, specialmente sotto forma di credito peschereccio.

In Francia, dove questo problema è stato affrontato molto più seriamente che non da noi, esistono già delle organizzazioni in forza delle quali i pescatori possono avere danaro a bassissimo prezzo. Noi verremmo meno ai doveri della risoluzione dei problemi della pesca se non provvedessimo a tanto. È risolutivo in tal senso il disegno di legge che ci ha oggi presentato il Ministro? Non lo abbiamo letto, ma stando alle notizie indirette che ne abbiamo avuto, dobbiamo ritenere che un contributo, per giunta non illimitato, del 3 per cento sugli interessi già altissimi che il piccolo pescatore paga, sia una piccola cosa incapace di risolvere i problemi che abbiamo prospettato.

È necessario, dicevo, che si creino delle organizzazioni speciali per il credito peschereccio. L'organizzazione renderà possibile abbassare i tassi d'interesse; e soltanto allora quel tre per cento potrà favorevolmente giocare, specie se contemporaneamente lo Stato interverrà con cifra adeguata. In altri termini, se attraverso una buona organizzazione potessimo ridurre al 5-6 per cento il tasso normale d'interesse del credito peschereccio, l'intervento dello Stato del tre per cento potrebbe essere risolutivo.

E veniamo ad un problema più grosso. Si è già parlato nella discussione di questo bilancio, e noi ne avevamo parlato in altre occasioni, del problema delle costruzioni navali, per le quali il nostro collega, senatore Roveda, ha presentato da tempo un disegno di legge. Ce ne eravamo occupati anche discutendo del problema I.R.I., del cui complesso fa parte l'80 per cento circa dei cantieri italiani.

Esso problema, indubbiamente, è legato a quello della Marina mercantile. Lo stesso onorevole Cappa, quando non era Ministro, sia pure dissentendo da noi su questioni di indirizzo, ha riconosciuto la necessità di occuparci e preoccuparci dei cantieri. Dunque, occorre che i cantieri lavorino. È questione di ridimensionare l'attività cantieristica o di ridimensionare la politica della marina in modo che i

cantieri possano lavorare in pieno? Questo è il punto primo da decidere. Se arrivassimo al concetto di ridimensionare i cantieri dovremmo affrontare, tra tanti altri, anche l'angoscioso problema sociale del licenziamento degli operai e dell'aumento della schiera, già tanto numerosa, dei disoccupati. Se invece ci proponessimo di ridimensionare la politica della marina mercantile, sorgerebbe il problema della convenienza economica di costruire nuove navi nei nostri cantieri. È su questo terreno di risoluzione che noi la attendiamo, onorevole Ministro, per vedere se il Governo vorrà veramente fare una politica della marina mercantile o non la vorrà fare. Finché il ministro Cappa sedeva sui nostri banchi vi è stato dissenso tra noi sul dato di convenienza economica delle costruzioni navali. Egli affermava che l'attività privata dovesse essere preferita all'attività di Stato, ma affermava pure che l'attività privata era mossa dal bisogno di guadagno immediato e sicuro. Oggi, come Ministro della marina, egli dovrà dirci se le nostre costruzioni navali debbano essere fatte in modo da non turbare i sonni tranquilli degli armatori o se debbano invece procedere con quel ritmo accelerato che le necessità del nostro Paese richiedono. Non starò a ripetervi il come ed il perché di tante cose. Tanti ne hanno parlato prima di me; specie nell'altro ramo del Parlamento si è esaurientemente parlato di questo. Vi dico soltanto che una politica della marina mercantile che voglia servire gli interessi della collettività italiana deve fare in modo che i cantieri funzionino in pieno, che al più presto si abbia un complesso di navi che possa veramente resistere a tutto quello che può capitare al nostro Paese. Oggi, di fronte alle euforiche affermazioni di relatori, di Ministri e di Sottosegretari, sta il fatto concreto che, se è vero che siamo riusciti a risollevarci dal quasi zero in cui eravamo caduti, è altresì vero che peccheremmo di irresponsabilità se ci indugiassimo nel consolarci per il quarto posto che nominalmente occupiamo nel mondo, come vuole « Il Corriere della sera » e come lo stesso Sottosegretario ha ritenuto in più di una circostanza di affermare. I 3 milioni di tonnellate di stazza lorda più o meno sono stati raggiunti, ma che cosa rappresentano nella realtà? Io non vi rifarò il

discorso che un momento fa vi ha fatto il nostro collega Barbareschi, il quale da competente vi ha portato elementi concreti; io vi ricorderò soltanto che anche l'uomo della strada sa che noi abbiamo bisogno di rinnovare almeno 1 milione e mezzo di tonnellate: un milione urgentissimamente, un mezzo milione nel giro di qualche anno. Ma noi non abbiamo cantieri sufficienti per poter costruire immediatamente un milione e mezzo di tonnellate di navi. Per costruire un milione e mezzo di tonnellate di stazza lorda noi abbiamo bisogno, lavorando a pieno ritmo, di almeno cinque anni, e tra cinque anni se noi non avremo lavorato sodo, molte di quelle navi che oggi fanno riempire di entusiasmo uomini politici ed ascoltatori ignari, saranno già diventate delle inutili carcasse. Ecco dunque i termini realistici di una prima attivazione dei nostri cantieri.

Qui si è parlato dei diversi elementi che influiscono sul costo delle costruzioni navali, ma si è dimenticato un elemento che ha la sua importanza e non so perchè sia stato sottaciuto. Si è parlato dell'incidenza della mano d'opera: spero che il Ministro ragionerà ora diversamente da come ragionava quando era sull'altro banco. Allora addebitava all'eccesso di mano d'opera l'alto costo delle nostre costruzioni; credo che oggi, esaminando le cose da un punto di vista più obiettivo, capirà che la mano d'opera incide relativamente per molto poco sulle costruzioni navali e che il basso costo della mano d'opera italiana neutralizza l'inconveniente dell'eccedenza numerica. Anche il problema delle materie prime è un problema che può essere risolto se veramente il Governo entrerà nell'ordine di idee di risolverlo. Tra l'altro si è riparlato qui, del fatto che attraverso l'I.R.I. la siderurgia italiana potrebbe mettersi alla pari, o quasi, con la siderurgia internazionale. Ebbene, se i prodotti siderurgici potessero essere forniti ai nostri cantieri all'incirca alle condizioni alle quali l'Inghilterra o altri Paesi li ricevono, noi avremmo eliminato un grosso ostacolo. Però occorre dell'altro. Dicevo poc'anzi che è stato sottaciuto un elemento importante: per quali cifre percentuali incidono nelle costruzioni navali i prodotti dell'industria meccanica? Per cifre fortissime, in senso assoluto ed in senso relativo. In realtà la nostra industria meccanica dà prodotti che costa-

no di più del giusto, non perchè le maestranze non siano capaci di farli costare meno, ma perchè lo impediscono impianti insufficienti o invecchiati e più spesso lucri monopolistici troppo ingiustamente ancora salvaguardati. Occorre tenerne conto. Il Ministro Cappa sa cosa occorre non soltanto per mettere insieme un programma di politica marinara, ma per portarlo a realizzazione. Se veramente il Governo ritiene che una politica della marina mercantile debba essere fatta egli è indubbiamente capace di realizzarla. Ma se questa politica egli non la farà, sarà segno che il Governo non vorrà farla, cioè che non avrà alcuna intenzione di passare dalle parole ai fatti. Allora, onorevole Ministro che cosa varrebbe aver dato la medaglia d'oro alla bandiera della Marina mercantile? Cosa varrebbe aver rievocato il ricordo dei settemila e più morti dell'ultimo conflitto, se poi tutto dovesse ridursi ad una espressione retorica? Io credo che i settemila e più morti, la medaglia d'oro e tutto il complesso di quello che ha costituito l'intimo della cerimonia di Genova, debba imporsi all'attenzione del Governo oltre che del Paese e penso che se veramente la manifestazione è espressione genuina, dobbiamo andare d'accordo per un lavoro concreto, mettendo da parte le albagie tanto dei cosiddetti competentissimi quanto dei non componenti.

Io ho voluto rileggere, onorevole Ministro, la relazione Monticelli. Questo deputato non è di nostra parte; ha scritto non come noi avremmo scritto; è arrivato a conclusioni che noi non potremmo interamente accettare; ma la relazione Monticelli è una relazione rispettabile, che rivela oltre che l'ansia di vedere risolto finalmente un problema tanto vitale per il nostro Paese, lo sforzo di mettere in chiara evidenza i dati più importanti della politica della marina mercantile. Rispettabile relazione di fronte alla quale quei due armatori che, credendo di interpretare il sentimento di altri armatori italiani, hanno fatto quei due noti telegrammi, avrebbero dovuto inchinarsi, sia pure con plausibile riserva. La critica è certamente possibile, il nostro regime democratico consente le critiche, ma la contumelia, onorevole Ministro, non è critica.

CONTI. Se c'era il fascismo non le avrebbero scritte quelle cose!

LANZETTA. Certamente, ma gli scritti rilevano degli stati d'animo che noi dobbiamo superare. Io non ho drammatizzato a proposito di quei due telegrammi, che sono certamente grossolani nella forma e nella sostanza, telegrammi che non so fino a quale punto possano costituire oggetto di condanna penale se, come credo, sia mancato quello che noi avvocati chiamiamo l'elemento intenzionale. È augurabile che gli incauti redattori non abbiano capito fino a qual punto siano arrivati nel colpire oltre che il relatore Monticelli, tutto il Parlamento!

In conclusione io spero che sia finalmente giunto il tempo di lavorare in profondità. Altrimenti lo stesso ministro Cappa dovrà ritenere inutile la permanenza di questo specialissimo dicastero. Il Ministero della marina mercantile trova la sua ragione di essere in un potenziamento della marina, in un grande sforzo che il Paese deve compiere per risolvere questo grande problema, che è problema vitale, da qualunque punto lo si consideri. Noi, onorevole Ministro, aspetteremo delle assicurazioni e la giudicheremo alla stregua dei fatti. Frattanto non potremo che votare contro questo bilancio che non rappresenta alcuna speranza e che è, invece, una nuova delusione. Ma pur con questa dichiarazione di votare contro, onorevole Ministro, io vorrei augurarle buon lavoro. *(Approvazioni dalla sinistra).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Carboni. Si intende che egli, nel suo discorso svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato fa voti perchè il porto di Civitavecchia venga attrezzato in modo da facilitare il traffico di merci con la Sardegna ».

PRESIDENTE. Il senatore Carboni ha facoltà di parlare.

CARBONI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, brevissime le mie dichiarazioni perchè il problema è già noto. Civitavecchia rappresenta per la Sardegna il porto col quale essa ha maggiore attività di scambi. Ora la difficoltà più notevole che si trova nel traffico delle merci è data dal fatto che i piroscafi attraccano su un molo che non ha un raccordo ferroviario, per cui le merci debbono pagare per ben due volte la già di per sé alta tariffa di

carico e scarico. Questo incide in maniera enorme sui traffici e noi abbiamo fatto più volte presenti ai Ministri interessati la necessità che venga compiuto questo piccolo sforzo, che non comporta una grande spesa ma è molto utile alla nostra economia: la costruzione del raccordo ferroviario. So perfettamente che la materia non è di pertinenza del Ministero della marina mercantile, è il Ministero dei lavori pubblici che deve interessarsene di concerto col Ministero dei trasporti. Però mi rivolgo al ministro Cappa perchè lo so entusiasta dei traffici e lo prego di far presente ai suoi colleghi la necessità che il porto di Civitavecchia sia attrezzato in maniera conveniente, perchè altrimenti molte merci non possono arrivare sui mercati, essendo il costo del trasporto troppo alto. Da ciò nasce che non si sviluppa la concorrenza, che la produzione viene depressa e che alcuni generi costano troppo, perchè i nostri prodotti non possono arrivare sul continente. Mi riferisco soprattutto agli ortofruttili che hanno, per la nostra povera economia, un'importanza notevole. Da ciò i voti dell'ordine del giorno che ho presentato.

Noi desidereremmo nel ministro Cappa un portavoce che faccia presente questa necessità ai Ministri interessati perchè il traffico con la Sardegna possa svilupparsi utilmente e la produzione della nostra terra possa agevolmente arrivare sui mercati di consumo, senza dover pagare un prezzo di trasporto tanto alto che la renda praticamente incommerciabile. Io mi auguro che la mia richiesta sia accolta cortesemente dall'onorevole Ministro e che voglia lui farsi promotore di questa modificazione del porto di Civitavecchia, lui che in questo momento soprattutto si sta interessando dei trasporti e dei traffici con la nostra Isola. Io mi auguro di avere un'assicurazione al riguardo ed è per questo che ho presentato l'ordine del giorno che affido alla sua cortesia e alla sua solerzia.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BORROMEO, *relatore*. Illustrissimo signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la discussione generale, come abbiamo potuto constatare, si è svolta nella più assoluta

bonaccia e non sarà davvero il relatore nella sua replica, che spera di contenere in breve tempo, a muovere le onde, cosicchè il bilancio giungerà in porto dopo un viaggio del tutto tranquillo.

Io non posso fare a meno di ringraziare tutti gli onorevoli colleghi che sono intervenuti, perchè, pur avendo espresso qualche critica sulla quale mi soffermerò brevemente, hanno dimostrato in concreto di condividere l'opinione che ho espresso nella mia relazione. Problemi specifici sono stati sottoposti all'onorevole Ministro ai quali risponderà egli stesso; io mi riferirò soltanto alla relazione.

Ho iniziato questa con il ricordare — cosa, del resto già fatta negli esercizi precedenti da altri oratori — l'istituzione del Ministero. Ho sentito, al riguardo, parlare della inopportunità del mantenimento di esso e della maggior utilità dell'assorbimento dei servizi della Marina mercantile da parte del Ministero dei trasporti. È una tesi anche questa, per quanto vorrei osservare agli onorevoli colleghi che sono di questo avviso ...

LANZETTA. Noi non ce lo auguriamo.

BORROMEO, *relatore*. ... che quando parliamo di trasporti, alludiamo ad un settore molto più vasto di quello a cui essi si riferiscono. Parliamo di trasporti e quindi di rotaia, di mare, di strada ed anche di cielo, cosicchè dovremmo immaginare un Dicastero che si interessasse di tutti i trasporti. Credo che non saremmo d'accordo se ci intrattenessimo su questo problema; comunque torneremo a parlarne a proposito di un altro punto della mia relazione.

Ho parlato quindi, nella relazione, del personale ed a proposito di questo mi trovo pienamente d'accordo con il collega Tommasini, il quale ha auspicato che anche per il personale della Marina mercantile avvenga quello che dovrebbe avvenire per il personale di tutti gli altri Ministeri, cioè la sistemazione, l'inquadramento soprattutto, di quel personale che proviene da altre amministrazioni oggi sciolte.

E ho parlato della ricostituzione della flotta: ho accennato, nella relazione, che a proposito della ricostituzione della nostra flotta si sarebbero potute muovere delle critiche e sono stato il primo ad osservarlo, peraltro rilevando che, avendo vissuto i mesi e gli anni che abbiamo attraversato nell'immediato dopoguerra, obiettivamente bisognerebbe riconoscere che

non vi era altro sistema allora per ricostituire la nostra flotta. Ho sentito oggi il collega Voccoli scagliarsi contro le famose « Liberty », mentre il collega Barbareschi, più giustamente, ha riconosciuto che l'acquisto di queste navi rappresentò un ottimo affare. E quando parleremo dell'ammortamento di queste navi, per la necessità della piena efficienza della nostra flotta, vedremo come esse abbiano veramente rappresentato un affare, dato che alcune si sono ammortizzate addirittura nel giro velocissimo di un biennio di esercizio.

Ho parlato della ricostituzione della flotta, sollecitandone il ricordo degli italiani, perchè troppo spesso, mi sembra, noi abbiamo una particolare labilità di memoria. Ora non dobbiamo dimenticare quello che abbiamo attraversato e ciò che abbiamo fatto: è bene ricordare che, nel 1945, noi avevamo 400.000 tonnellate; oggi ne abbiamo tre milioni. Potremmo dire che parte di questo tonnellaggio non risponde a quello che noi vorremmo, e siamo d'accordo, ma certo dobbiamo riconoscere che lo sforzo compiuto è stato veramente gigantesco, degno del riconoscimento unanime degli italiani. (*Approvazioni*).

È bene soffermarsi su questo naviglio: noi abbiamo naviglio a propulsione meccanica, in servizio, superiore alle 1.000 tonnellate di stazza lorda così distinto: 109 navi miste, passeggeri, per 485.000 tonnellate; 572 navi da carico, per 1.682.000 tonnellate; 147 cisterne per 609.000 tonnellate; 31 navi grandi da pesca, per 10.000 tonnellate; rimorchiatori, traghetti ecc. in numero di 104, per 35.000 tonnellate. In tutto, un complesso di 2.853.000 tonnellate. Ad esso aggiungo altre navi superiori nel complesso alle 100.000 tonnellate di stazza lorda, che sono pressochè ultimate; ed ancora un naviglio velico, e motovelico da pesca; il tutto per un complesso di 3.036.000 tonnellate. Questo, per l'esattezza.

Si è parlato del completamento: abbiamo necessità di un maggiore tonnellaggio. Il collega Voccoli ed altri hanno parlato della necessità assoluta di costruire al più presto da 600 a 700.000 tonnellate. Io aggiungo di più, e pur non esprimendo lo stesso pessimismo del collega Lanzetta, concordo sulla necessità di preoccuparsi dell'ammortamento del naviglio che abbiamo.

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

Non concordo con lui quando afferma che abbiamo un milione e mezzo di tonnellate addirittura da buttar via.

LANZETTA. Non ho detto questo.

BORROMEO, *relatore*. Lei ha parlato della necessità assoluta di ricostruire immediatamente un milione e mezzo di tonnellate.

LANZETTA. Proprio di questo ho parlato.

BORROMEO, *relatore*. Ma ritengo che saremmo più nel giusto se considerassimo per l'ammortamento un periodo, per quanto non eccessivo, relativo a tutta la flotta esistente, e cioè giudicassimo necessario il periodo dei 15 anni, il che comporterebbe la necessità di una ricostituzione di 200 mila tonnellate annue, che dovremo aggiungere alle altre da costruire per completare la nostra flotta. E di questo parleremo ancora quando tratteremo dei cantieri.

Per i porti, nella relazione ho brevemente parlato dell'opera svolta per la loro ricostruzione. Ho fatto presente le necessità che molti porti ancora presentano, ma in ogni modo, ho rilevato anche che la quasi totalità di essi è in grado, oggi, di lavorare anche in misura superiore a quella cui è chiamata. Per quanto riguarda, poi, il movimento dei porti, constatiamo un aumento sia pure lento, ma costante.

Per i cantieri ricordo, e l'ho rammentato anche nella relazione scritta, la discussione che si ebbe per la legge 8 marzo. Ricordo le osservazioni che anche il sottoscritto fece in occasione dell'approvazione di quella legge, e le critiche che furono fatte a proposito di quel disegno di legge che votammo. Mi pare che fummo tutti d'accordo nel votare, sulle ragioni d'urgenza, sui motivi di intervento immediato, data la situazione delle nostre maestranze cantieristiche in quel momento. Ricordo le critiche che in Commissione facemmo, e rammento anche che, mentre parlavo in Aula, scherzosamente fui interrotto da un simpatico collega, il senatore Tullio Benedetti, il quale, sentendomi parlare contro la legge e nello stesso tempo preannunciare il voto favorevole, chiese la parola dicendo che aveva intenzione di parlare a favore della legge per poi votare contro. Le critiche che allora facemmo si sono dimostrate col tempo fondate. Dicemmo che quella legge non aveva altro scopo che quello di intervenire allo scopo di tamponare una si-

tuazione difficile che si presentava, dicemmo che quella legge non avrebbe causato altri benefici, mentre avrebbero dovuto essere tenute presenti altre più valide ragioni nel momento in cui si approvava una legge il cui valore non era insignificante, trattandosi di spendere 34 miliardi di denaro pubblico. La situazione la troviamo oggi dinanzi a noi così come la vedemmo quando discutevamo quella legge, anzi la situazione si è aggravata. I fenomeni del costo di produzione sono stati aggravati da alcuni fenomeni che si sono verificati e che non dipendono dalla nostra volontà, principale, tra tutti, quello della svalutazione della sterlina che determinò un aumento nella differenza del costo di produzione tra il nostro e quello dei cantieri stranieri.

Il costo di produzione non si è detto mai che sia superiore per il solo costo della mano d'opera; è questo uno dei motivi, ma non il più importante. Ritengo anche che debba essere sfatata un'altra leggenda, quella cioè, secondo la quale, motivo principale o almeno prevalente, debba essere quello dell'arretratezza dei nostri cantieri. Ciò non è vero che in minima parte, e per certi determinati e non importanti cantieri.

Il problema del costo di produzione è un problema complesso che ha per causa principale il maggior costo dei materiali; viene poi il maggior costo del denaro e quindi il maggior onere di natura sociale e fiscale. Con queste tre voci noi giungiamo già a giustificare circa il 40 per cento della differenza del costo tra il nostro e quello del cantiere straniero. Noi dobbiamo, pertanto, esaminare ciò che si può fare per dare lavoro ai cantieri. Possiamo, innanzi tutto, considerare che se noi garantissimo ai nostri cantieri un lavoro continuativo per tutta la loro possibilità di produzione (che, come è noto, è di 300.000 tonnellate annue), noi cominceremmo già a conseguire un risparmio notevole che potrebbe aggirarsi intorno al 10 per cento ed anche più. Se potessimo, poi, intervenire perchè il denaro ai cantieri fosse dato a costo minore, potremmo avere un ulteriore vantaggio, questo aumentando ancora se potessimo ottenere certe agevolazioni fiscali. Ed, infine, si potrebbe pervenire a colmare la differenza del costo se i materiali fossero forniti ad un prezzo più mite, più sopportabile.

Io ho ricordato nella relazione — d'altra parte il Ministro Cappa è talmente a conoscenza dei problemi della marina che la conosceva bene prima ancora di passare al Ministero — ho ricordato, dicevo, la legge Defferre, in Francia, che si sforza per far ottenere ai cantieri francesi, i quali si trovavano in una situazione simile a quella dei nostri, una attività costante, continuativa per la costruzione di navi tanto per la Francia quanto per l'estero, riconoscendo a queste costruzioni particolarissimi vantaggi anche per le costruzioni commesse da armatori stranieri; nel quale ultimo caso, peraltro, si esige l'autorizzazione da parte del Ministero delle finanze.

Ho parlato, poi, dell'entrata in linea di nuove unità, e ciò anche per riconoscere quel che si è fatto, quello che si è potuto fare nei limiti delle poche nostre possibilità. Ho citato le unità che sono entrate in servizio; ho ricordato come durante lo scorso esercizio sono entrate in linea numerose e importanti unità, che hanno beneficiato della legge 8 marzo: la « Enotria », la « Udine », la « Vicenza », la « Oceania », l'« Australia » e la « Nettunia », queste ultime costruite dai cantieri dell'Adriatico, per conto del Lloyd Triestino, che fanno e faranno servizio per l'Australia. Ho ricordato anche la motonave « Giulio Cesare » che proprio sabato prossimo inizierà i suoi viaggi per il Sud America e che rappresenta una magnifica realizzazione della nostra industria; questa motonave sarà seguita tra qualche mese dalla gemella « Augustus », sempre di 25 mila tonnellate. Ho ricordato e ricordo anche quello che ha fatto e fa l'armamento libero a proposito del trasporto passeggeri: ho ricordato la ditta Costa di Genova, che gestisce una linea per il Sud America, con le moderne motonavi « Anna C » e « Andrea C », la ditta Lauro di Napoli che effettua servizi per l'America del Sud e per l'Australia, la ditta Messina di Genova con le linee per l'Egitto e per il centro America, e molte altre.

Queste ditte sono state ricordate qui stasera per certi telegrammi che, indubbiamente, costituiscono una manifestazione di ineducazione, perchè la critica può esser fatta, anzi deve esser fatta, ma col rispetto delle dovute forme. Ed una critica è stata fatta, non già con quei telegrammi, ma se mai, con un

articolo di Lauro sul « Roma », sempre troppo aspro e scortese, con cui però, almeno, si esprimevano le ragioni che, a detta dell'articolaista, si opponevano alla tesi sostenuta dal deputato Monticelli innanzi alla Camera dei deputati.

Ho voluto ricordare, però, che anche l'armamento libero ha svolto, come svolge, un'opera importante, e ciò non si può negare, rammentando soprattutto il periodo particolarmente grave per noi, quale fu quello che si presentò nell'immediato dopo guerra, quando la nostra flotta di linea era ridotta, come ho ricordato nella mia relazione, dal milione e 400 mila tonnellate controllate dalla Finmare nell'anteguerra, ad appena 140 mila tonnellate. In quei frangenti, l'intervento coraggioso dell'armamento libero, che ha potuto tradursi anche in un buon affare, e ciò è e deve essere nell'ordine logico dell'attività privata, ha consentito di superare le grandi difficoltà del momento che altrimenti non avremmo saputo come affrontare.

Ed ho parlato, naturalmente, del problema più importante, che è quello della Finmare e delle società da essa controllate. Mi preme ritornare brevemente sulla mia relazione per rispondere ad una osservazione del collega Barbareschi, il cui discorso ha veramente rappresentato un intervento quanto mai interessante per la serietà e l'obiettività che l'hanno ispirato. Il collega Barbareschi, parlando della mia relazione, ha fatto presente che io avrei addotto come spiegazione della situazione delle società di preminente interesse nazionale l'aumento dei salari. Non è esatto, e forse il rilievo è stato determinato dalla rapida lettura che il collega Barbareschi ha fatto della mia relazione. L'aumento dei salari costituisce uno dei motivi, che del resto non sono stati forniti da me, ma dalle stesse società interessate. Quando io, nella prima lettura del bilancio ho trovato un aumento di 2 miliardi e 700 milioni nelle sovvenzioni a queste società, mi sono preoccupato di andare a cercare le cause di questa ingente cifra, che costituisce un aumento di oltre il 50 per cento rispetto all'anno precedente, ed ho avuto le risposte riportate nella pagina 11 della mia relazione, in cui si parla, sì, dell'aumento dei salari, ma anche di ben altri motivi che sono indicati distintamente, e che sono di ordine diverso, come la svalutazione della sterlina per quelle società che operano in quella area,

l'entrata in servizio di altre linee notoriamente antieconomiche, l'onerosità degli interessi passivi e così via.

Nei riguardi delle società sovvenzionate e delle loro attività ho fatto presente nella relazione che è noto che, non poche delle linee gestite da esse sono notoriamente passive e non possono essere che passive, ma che per evidenti ragioni di ordine sociale, noi comprendiamo che si impone il loro mantenimento ed anzi — aggiungo — compatibilmente con le possibilità di ordine economico-finanziario, il miglioramento. E, continuando, ho affermato che intuitive sono le ragioni che consigliano di affidare il servizio di molte di queste linee alle società che, per la loro stessa attività, sono definite di preminente interesse nazionale. E ciò è logico, e lo constatiamo in altri campi, principalmente in quello dei trasporti terrestri. Non possiamo pretendere che un armatore privato gestisca una linea, faccia un servizio che economicamente sia assolutamente da scartare. Non ho, però, ritenuto soltanto che fosse opportuno ricordare al Ministro la necessità di distinguere l'attività tra l'armamento libero e la Fimmare, ma per questa ultima ho sottolineato che dobbiamo pretendere che i criteri adottati nell'amministrazione e nell'esercizio siano tali da contenere spese e perdite nei giusti limiti. Questa richiesta è resa imperiosa dalla sola lettura delle cifre, poichè basta un semplice esame degli ultimi tre o quattro bilanci per riportare una profonda impressione per l'aumento sempre crescente dell'onere dello Stato. Si tratta di miliardi che passano dai due ai quattro, dai quattro ai sei.

Ho avuto la possibilità di esaminare, oltre i bilanci del 1949 che riguardano l'attuale stato di previsione, anche quelli del 1950, e pertanto posso preannunciare che le integrazioni per l'anno prossimo aumenteranno ancora di una cifra che supererà di molto il miliardo. (*Interruzione del senatore Lanzetta*). Dobbiamo preoccuparci di questo problema, dobbiamo vedere se ci sono veramente convincenti giustificazioni. Queste ho ricercato nell'esaminare le ragioni del maggior onere di 2 miliardi e 700 milioni, queste ho domandato ai dirigenti delle società. Dato la dimostrazione, ho detto, che questa due miliardi e 700 milioni non sono che la conseguenza inevitabile dei maggiori oneri

discendenti dal ripristino di linee o da altri fattori dinanzi ai quali dobbiamo inchinarci. È questa la prova che dobbiamo cercare per essere sicuri che il denaro pubblico sia bene speso. D'altra parte, nella relazione, ho fatto anche presente che è opportuno abbandonare ormai il sistema delle integrazioni. Questo sistema, che può aver avuto una giustificazione nel passato, oggi riteniamo che non debba essere più mantenuto. Cosa è mai questo criterio, secondo il quale l'amministratore di un'azienda sa a priori che otterrà la copertura di tutto quel che perderà nell'esercizio dell'attività cui è preposto?

LANZETTA. Controllo parlamentare.

BORROMEO, *relatore*. Non abbiamo bisogno di ricorrervi. Lasciamo andare il 4 per cento di interessi, che è una partita di giro, perchè il capitale è nelle mani dello Stato, ma quello che non si può più assolutamente ammettere è il criterio di coprire le perdite. Torniamo alle sovvenzioni che abbiamo, si può dire, mantenuto « per memoria » in quella forma risibile che abbiamo illustrato negli interventi degli anni precedenti e di quest'anno. Posso aggiungere che se la situazione è da ritenersi non ancora normalizzata potremmo stabilire inizialmente una revisione periodica, ma torniamo alle sovvenzioni in modo che si sappia *a priori* quel che ci costerà ogni esercizio e che non si debba, invece, ogni anno andare a cercare nei bilanci delle società quale è la certo non gradita sorpresa che ci è riservata.

Per la pesca, io concordo pienamente con quanto è stato detto a proposito dell'unificazione dei servizi. Ho ricordato anch'io quello che il Governo ha fatto; e quel che il Ministro intende fare per la pesca è dimostrato anche dalla presentazione fatta oggi di due, pur se modesti, disegni di legge.

Per l'aviazione civile, il senatore Gasparotto, relatore del bilancio del Ministero della difesa, che si discuterà domani, è del parere, che io non condivido, che essa debba restare al Ministero della difesa.

L'aviazione civile è un altro dei sistemi di trasporto, ed ecco perchè avendo prima accennato — a proposito di un possibile assorbimento del Ministero della marina mercantile — alla opposta opportunità di una sua estensione, dico

ora che penso, nei riguardi dell'aviazione civile, che trattandosi di navigazione e di trasporto di persone e di mezzi sarebbe forse utile provvedere alla disciplina di essi da parte di un Ministero della navigazione del mare e della navigazione aerea. Rilevo tra l'altro che abbiamo anche una disciplina giuridica, pur se molto discussa, in un codice particolare. Ma, comunque, certo è che tra tutte le soluzioni la peggiore mi sembra quella che ancora noi accettiamo, quella, cioè, dell'aviazione civile affidata al Ministero della difesa.

Della crisi del Navalpiccolo ho parlato nella relazione e spero che il Ministro, che, del resto, recentemente ha dimostrato di interessarsi e di preoccuparsi di questo problema, vorrà fare qualcosa di più con la presentazione di qualche disegno di legge perchè questo particolare settore della nostra marina mercantile possa avere la considerazione che merita da parte del Governo.

Non mi sembra di dover fare altre osservazioni rispetto a quanto è stato detto con riferimento alla mia relazione. Concludo con le parole con le quali ho cominciato la relazione e che sono state ricordate anche dal collega Barbareschi, e quindi ritengo di poter affermare che l'augurio che il Senato formulerà questa sera sarà unanime. L'augurio che esprimo è che effettivamente possa l'Italia avere un domani migliore nel ricordo dei fratelli lavoratori del mare che hanno sacrificato la loro vita nel momento della tragedia della loro Patria. Con questo augurio noi attendiamo, nei prossimi esercizi, bilanci della Marina mercantile che siano di maggior conforto per tutti coloro che credono al mare e alle grandi possibilità che il mare offre. (*Applausi vivissimi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*).

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

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Devo ringraziare il relatore il quale, sia con la sua relazione al bilancio sia con la replica ai vari interventi, mi ha risparmiato fatica. Credo non sia il caso di ripetere qui tutto quanto pochi giorni or sono già ebbi ad illustrare alla Camera dei deputati sui problemi del mio Dicastero, ma ritengo doverosa una precisazione su alcune determinate questioni che mi sono state poste in questa Assemblea.

Sorvolo sui progressi che la marina mercantile ha compiuto dalla fine della guerra ad oggi. È ben noto che da meno di 400.000 tonnellate di stazza lorda dell'immediato dopoguerra siamo oggi risaliti a circa 3.000.000 di tonnellate di naviglio. Da qualche tempo si susseguono i vari di nuove navi: ciò dimostra che, malgrado deviazioni e ritardi, creati dalle difficoltà subite nel suo corso, la legge per le nuove costruzioni votata nel marzo del 1949 ha apportato un notevole contributo al potenziamento del naviglio, specie di quello delle società della Finmare, che hanno anche profitato delle costruzioni impostate nei cantieri « San Marco » di Trieste pure aiutate dal concorso dello Stato.

Va constatato che, attraverso l'iniziativa sia dell'armamento associato, sia dell'armamento libero, navi battenti la bandiera italiana hanno ripreso a correre i mari e per il trasporto delle merci e per quello dei passeggeri. I nostri « passaggi » sono desiderati sulle navi di linea. Sul mercato dei noli siamo presenti e concorrenti in modo davvero superiore a quanto si poteva sperare nel 1945. Ma il cammino percorso non può essere considerato se non una tappa di quello che dovremo ancora compiere.

All'altra Camera come in questa, mi è stato chiesto se avevo conservato le idee ed i propositi che ebbi a manifestare dal banco di senatore e sulla stampa. Io sono ritornato al Ministero della marina mercantile con la fede che ho coltivato in questi anni e già prima confessai quando partecipavo al Governo e, ancora fin dagli anni lontani delle legislature pre-fasciste. Naturalmente devo tener conto della realtà e sarei semplicemente un testardo, non un uomo tenace, se non approfittassi dell'esperienza che ho acquisito per utilizzarla nel campo della mia azione attuale, considerando al lume di questa esperienza i problemi quali oggi si presentano e quali domani potranno, magari diversamente, affacciarsi.

Ho proclamata alla Camera dei deputati la necessità di provvedere sollecitamente a facilitare la ripresa delle costruzioni cantieristiche. È già noto, attraverso indiscrezioni e pubblicazioni, il mio programma di emergenza. Io ritengo che debba essere sollecitata la costruzione di naviglio moderno e di sicuro apporto

economico nell'attuale contingenza. In questo momento si presenta la possibilità di profittare della situazione dei noli cisternieri. Le navi cisterna sono molto ricercate ed i nostri armatori, i quali hanno assai fine la sensibilità degli affari e lo stimolo del guadagno (e credo che ciò sia bene perchè, anche nell'interesse dell'economia nazionale, lo scopo di ogni impresa commerciale deve essere di guadagnare e non già di perdere), sono disposti a costruire navi cisterniere, data la possibilità di proficui noleggi a lungo tempo, garantendosi, sulla base dei favorevolissimi noli attuali, il rientro di una parte del costo della nave. Bisogna arrivare in tempo a sfruttare la contingenza. I cantieri italiani, che possono produrre dalle 280.000 alle 300.000 tonnellate annue, compresi quelli dello Stato Libero triestino, hanno molti scali al tutto inoperosi mentre altri minacciano di restare vuoti con l'esaurimento delle commesse della legge del marzo del 1949 e di qualche altra costruzione.

Purtroppo i costi della lavorazione cantieristica nazionale restano superiori a quelli dei cantieri inglesi, come gli onorevoli senatori ben sanno.

Nel 1947, quando assunsi il portafoglio della Marina mercantile, il costo italiano era di circa il 30-32 per cento superiore al costo della produzione inglese, come fu accertato dagli studi di una Commissione tecnica che io avevo nominata. E fu sulla base del suo rapporto che si preparò il progetto che portò poi alla legge, purtroppo arrivata tardiva, del marzo 1949, che avrebbe dovuto fronteggiare la contingenza assicurando lavoro alle maestranze ed attenuando il formidabile *deficit* finanziario che i cantieri lamentavano e che gravava, come attualmente, per quasi l'80 per cento sul bilancio dello Stato, perchè la maggior parte delle aziende fanno capo al complesso dell'I.R.I. Io mi ripeto sull'argomento, perchè richiamato dagli interPELLI rivoltimi. Conto perciò sulla benevolenza e sulla cortesia dei colleghi che mi ascoltano. Preciserò, dunque, che sebbene il costo della produzione italiana sia ancora aumentato (tra l'altro a causa della svalutazione della sterlina e degli alti e crescenti prezzi del materiale siderurgico) tuttavia esiste in questo momento un vantaggio, ed è che mentre i cantieri inglesi, sovraccarichi di la-

voro, non accettano oggi commesse se non a lunghissima consegna, i nostri possono impegnarsi a sollecita costruzione.

Questa più pronta consegna compenserebbe in parte la differenza del costo di produzione, che potrebbe essere ridotta alla metà di quella effettiva, stabilendola sul 20-22 per cento. Avendo trovato tale situazione di cose, è stato mio pronto interessamento provocare dall'iniziativa armatoriale nazionale una ripresa di nuove costruzioni cisterniere, alle condizioni della legge del marzo 1949, ma con la riduzione del contributo statale dal 30-33 per cento al 22 per cento e forse meno. Molti armatori, interpellati, hanno dichiarato di essere disposti ad aderire. Uno schema di disegno di legge è stato preparato e diramato ai vari Ministeri che debbono esprimere il loro parere. Qualche opportuna modifica è in corso. Ma gli onorevoli colleghi sanno benissimo che l'adesione più importante ed attesa è quella del Ministero del Tesoro. Io non dispero trovare il consenso dei colleghi del Governo nel progetto, che importa un contributo statale complessivo che si aggirerebbe, salvo una estensione del programma, quale mi propongo e mi auguro di poter fare nei prossimi giorni, sui nove miliardi, ripartibili in due esercizi, e che consentirebbe l'impostazione di 150.000 tonnellate di stazza lorda di petroliere: e cioè di 220-225.000 tonnellate di portata. In questo modo potremmo riattivare i nostri cantieri e assicurare il lavoro per un certo periodo di tempo.

LANZETTA. È poco.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. È poco, ma i grandi progetti, che si possono anche lanciare a scopo elettorale o politico, sono di difficile realizzazione. Evidentemente, ad esempio, il progetto di legge del nostro collega onorevole Roveda che programma la costruzione di 400.000 tonnellate di naviglio si presenta più attraente di quello che ho in animo di presentare, se mi sarà data questa fortuna, al Parlamento; ma bisogna tener conto delle possibilità di trovare il finanziamento alle costruzioni e delle disponibilità del Ministro del tesoro per la quota delle sovvenzioni, il quale mi osserverebbe certamente che non ci sono soltanto i cantieri navali cui provvedere, ma molti altri bisogni urgenti per ini-

ziative che l'opinione pubblica e il Parlamento reclamano.

Se la mia fatica riuscirà a buon fine, il problema dell'attività cantieristica italiana sarà in parte avviato a soluzione per l'immediato avvenire. Nel contempo io spero, nell'intervallo consentito dal provvedimento, che il Governo possa affrontare una soluzione definitiva profittando della sistemazione dell'industria siderurgica, perchè attraverso i nuovi impianti dell'I.R.I. a Bagnoli, a Piombino ed a Cornigliano Ligure possiamo contare di avere fra un anno e mezzo una produzione siderurgica a costi assai più ridotti degli attuali, in seguito all'ammodernamento degli impianti e alla produzione in serie. Se poi, attraverso l'intensificazione delle commesse, riusciremo a ridurre le spese generali che oggi gravano in modo pesantissimo sulle poche navi in opera, potremo sperare in un notevole risanamento dell'industria cantieristica.

Io insisto nel volerla difendere anche quando qualche volta, come avviene anche nei riguardi delle Società della « Finmare », sembra che io sia un patrono molto rigido e severo e quasi avaro, che reclama la correzione di errori di gestioni pletoriche ed enormemente costose. Infatti penso che queste industrie — « Finmare » e cantieri — nonchè altre aziende dell'I.R.I., le quali tutte gravano in gran parte con il loro *deficit* sullo Stato, debbano cercare di ridurre le spese e diventare economicamente produttive. È dovere, da parte dello Stato e da parte dei suoi amministratori — e noi Ministri siamo amministratori dello Stato — di reclamare il buon uso del pubblico denaro, come non sempre forse avvenne. E non credo nemmeno che da parte vostra (*indica la sinistra*) si difendano gli interessi di istituti e di enti, che sono in realtà nazionalizzati per non dire socializzati, quando si continuano a reclamare per essi dei trattamenti finanziari di tolleranza e di privilegio, senza invece vedere che alla fin fine tale sistema finirà col pregiudicare lo sviluppo e la stessa esistenza. A lungo andare il contribuente italiano, che non è solo l'operaio o l'impiegato di questi enti privilegiati, ma nella grandissima maggioranza è costituito da una quantità di gente che lavora nelle campagne, che è dedita ad altre forme di attività privata, artigiana o commer-

ziale, che lavorando corre il rischio dell'impresa, potrebbe insorgere a chiedere conto al Governo, ed a voi suoi rappresentanti, dell'uso che del denaro dell'Erario è stato fatto.

Quindi, se noi vogliamo potenziare questi esperimenti di una nazionalizzazione quasi socialista, cui fatalmente sono andate incontro molte imprese e sembra avviarsi l'attività economica e politica di molte Nazioni, dobbiamo far sì che i loro risultati riescano attivi e, nel contrasto con l'iniziativa libera, non risultino controproducenti nel giuoco dell'economia e delle finanze del Paese.

LANZETTA. Siamo d'accordo.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Mi fa piacere di trovare d'accordo un collega dell'estrema sinistra. Se il consenso si allargasse in quel settore elimineremmo un elemento di contrasto sul problema delle industrie cantieristica e navale!

Di quel che riguarda le Società della « Finmare » dirò poi particolarmente, poichè vi sono stati interventi formali a questo riguardo da parte dei senatori Voccoli e Lanzetta, nonchè del mio collega genovese onorevole Barbareschi, ai quali non posso mancare di una precisa risposta.

Sulla questione della pesca, che è stata un'altra volta oggetto del più vivo interessamento da parte della nostra Assemblea, come anche dell'altro ramo del Parlamento, voglio ammettere che forse non è stato fatto tutto quello che avremmo desiderato. Ma qualche cosa si è fatto, e la volontà del Governo è di fare molto, di fare tutto quello che è possibile per questo ramo della produzione, che rappresenta un settore economico particolarmente interessante, anche per la larga massa di lavoratori in esso occupati, che meritano tutta la benevola considerazione del Parlamento.

Per quel che riguarda gli impegni finanziari per il settore delle costruzioni pescherecce, ricorderò che sono stati ammessi in passato ai benefici della legge 8 marzo 1949 centottantotto unità di nuove costruzioni per tonnellate 5.630, che comportano un onere complessivo per contributi di un miliardo e 74 milioni. Inoltre, in base agli articoli 15 e 18 di detta legge, sono stati impegnati 123 milioni per contributi a fondo perduto per lavori di riparazione. Nel complesso per lavori

di nuova costruzione di pescherecci e sostituzioni di apparati motori su navi dello stesso tipo sono stati impegnati un miliardo e 197 milioni circa.

Oltre ai contributi a fondo perduto nella cifra indicata, per la ricostruzione di 107 pescherecci a favore dei sinistrati totali sono stati impegnati ed in gran parte già erogati per finanziamenti speciali ben 800 milioni al modico interesse del 3,50 per cento e per la durata di 13 anni.

Tutto ciò indipendentemente da quanto è già stato impegnato dai miei predecessori ed accantonato per l'iniziativa della costruzione di una flotta per la caccia alla balena di cui sono in corso gli sviluppi.

Aggiungo, come ho già promesso recentemente al Senato, anche per assicurare il collega Tartufoli, intervenuto su questo argomento, che lo stanziamento di nuovi fondi, di cui alla legge pubblicata il 15 settembre scorso, aggiuntiva alla legge per le costruzioni navali del marzo 1949, consentirà la presa in considerazione di numerose domande per un complessivo onere di 450 milioni ripartiti in questo modo: 200 milioni per la costruzione di nuove unità da pesca, da ammettere al beneficio dell'articolo 2 della citata legge che va sotto il nome dell'onorevole Saragat, la quale prevede la concessione di contributi a fondo perduto sino a raggiungere il limite massimo del 50 per cento del costo della nave; 90 milioni per la costruzione di 170 unità, sempre da pesca, con motori variabili da 5 a 200 cavalli, in base all'articolo 27 che prevede soltanto la concessione di contributi sui materiali; 115 milioni per sostituzioni di apparati motori su 66 unità pescherecce, sostituzioni che ridaranno piena efficienza ai mezzi; 39 milioni per riparazioni a 166 unità; 15 milioni per apparecchi ausiliari su 77 unità.

Qualche cosa si è fatto, qualche cosa d'altro spero fare. Circa la previdenza ai pescatori debbo ricordare che i pescatori, se muniti di libretto di navigazione e regolarmente imbarcati, sono automaticamente coperti con l'assicurazione presso la Cassa nazionale previdenza marinara e gli imbarchi così compiuti sono sommati, sia che avvengano su navi di traffico, sia su navi della Marina militare, dando così loro la possibilità di liquidare la pensione

secondo le norme vigenti. Purtroppo invece i pescatori che svolgono la propria attività autonomamente e quelli che lavorano alle dipendenze altrui, imbarcandosi su pescherecci in genere provvisti di licenza per la pesca, sono tuttora sforniti di previdenza come è stato rilevato da alcuni oratori. È evidente che per coloro che lavorano in proprio non può essere imposta alcuna forma di previdenza ed anche per quelli che lavorano alle altrui dipendenze è difficile fare una assicurazione obbligatoria di invalidità e vecchiaia perchè si tratta di lavoro discontinuo dove gli imbarchi durano poche ore e non sono frequenti.

Le organizzazioni sindacali che si sono interessate della questione hanno predisposto e presentato al Ministro del Lavoro un proprio progetto, il quale contempla una particolare forma di previdenza ed assistenza ai pescatori, alimentata da un contributo da prelevarsi all'atto della vendita del pescato. Comunque in attesa che la questione possa trovare soluzioni eventualmente sulla base delle proposte avanzate dall'organizzazione sindacale predetta, resta operante, almeno per i lavoratori della piccola pesca, l'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

Si è parlato molto qui, come già alla Camera, di una circolare con la quale non si impone, ma si suggerisce un diritto del 0,10 per cento sul pescato per l'organizzazione di una associazione dei pescatori e dei proprietari delle barche. (*Interruzione del senatore Lanzetta*). In realtà una circolare successiva alla prima ha già precisato che la corresponsione del piccolo contributo deve essere lasciata alla libera e volontaria decisione dei pescatori. Con una ulteriore circolare sarà ribadito questo chiarimento in modo che non possano nascere dubbi.

Il senatore Voccoli ed il senatore Ravagnan sono ritornati sulla questione delle « Liberty ». Successivamente però, dalla stessa parte, il collega Barbareschi ha sostenuto colla competenza che gli va riconosciuta un giudizio opposto, cioè ha difeso l'acquisto delle « Liberty ». Si è sostenuto dall'onorevole Voccoli che l'acquisto delle « Liberty » è stato un errore commesso dal Governo. Io condivido invece il pensiero espresso dal senatore Barbareschi,

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

che allora era al Governo e quindi conosce bene il problema. Voglio un'altra volta ripetermi perchè questi chiarimenti, che pure sono oggi condivisi anche da un autorevole oratore del settore di sinistra, sembra non abbiano ancora persuaso altri deputati o senatori che insistono a proclamare che le « Liberty » hanno costituito un cattivo affare, fatto solo per favorire gli armatori. Come si possa sostenere queste tesi abbinate non riesco proprio a capire. Fra l'altro vale intanto la pena di ricordare che il Governo che ha acquistate le « Liberty » era un governo esarchico e che quindi Ministri socialisti e comunisti sarebbero responsabili del cattivo affare fatto per favorire e gli Stati Uniti d'America e gli armatori italiani. (*Interruzione dalla sinistra*). Comunque non si potrebbe affermare, se l'affare fosse stato cattivo, che il Governo abbia con esso favorito gli armatori. Io non ebbi ad occuparmi della cosa, non essendo allora Ministro, per quanto poi abbia favorito la cessione all'armamento italiano di alcune petroliere T2 del quale acquisto ho ragione di compiacermi. Non ho quindi nessuna responsabilità e nessuna benemeranza nella faccenda delle « Liberty » ma ritengo che sia stato bene acquistarle, come in effetti positivamente risulta. Si dice però dagli oppositori per partito preso: se invece di comprare queste navi dagli Stati Uniti d'America, navi brutte, norresistenti, che si possono spezzare — non se ne è mai spezzata una su 117 ed hanno continuato a navigare guadagnando fior di dollari in noli! — ne avessimo costruite altrettante nei nostri cantieri! È facile replicare che nel 1946-1947, anno in cui furono rilevate le « Liberty », l'Italia era quasi al tutto sprovvista di tonnellaggio utilizzabile mentre aveva bisogno di tutto, di carbone, di grano, di petrolio, di cotone, di ferro, per la vita del nostro popolo e per l'attività delle nostre industrie. Per fortuna gli Stati Uniti d'America, mentre qualche altro Paese non si preoccupava davvero alle nostre miserie, ma semmai pensava a chiederci delle indennità ed una quota delle nostre navi da guerra sfuggite alla distruzione, ci hanno offerto carbone, grano, petrolio, cotone, ecc.

Il viaggio dell'onorevole De Gasperi in America nel gennaio 1947 ha favorito questo af-

flusso generoso di solidarietà della grande democrazia americana. L'Italia non aveva nè le navi per trasportare le merci nè i dollari o le sterline per pagarne i noli. L'America ci ha dato gli approvvigionamenti e ci ha offerto la cessione delle sue navi di riserva a condizioni vantaggiose di prezzo e di pagamento in venti annualità. Voi stessi (*rivolto ai settori della estrema sinistra*) lo ammettete dicendo che con l'acquisto delle « Liberty » gli armatori sono stati largamente avvantaggiati. Certamente l'acquisto aveva inerente un certo rischio, che indusse alcuni armatori e fra questi, come segnalai alla Camera, la stessa Cooperativa « Garibaldi » a non assumere la quota loro assegnata. Viceversa poi l'acquisto si rivelò un buon affare che naturalmente subì tutti gli alti e bassi degli affari in materia di navi e di noli, particolarmente difficile e incerta.

Si è pertanto dovuto anche faticare inizialmente per far accettare dall'armamento italiano il primo lotto di « Liberty ». Successivamente, siccome si vide che le navi servivano bene ed i noli erano redditizi, le altre navi furono collocate più rapidamente. Nel 1949, prima della guerra in Corea, queste navi dai 560 mila dollari che ciascuna era costata cadevano sul mercato internazionale a 360 mila dollari ed alcuni armatori pensarono che l'affare non era stato vantaggioso. Oggi esse sono risalite fino a 600 mila dollari e il loro prezzo continua ad aumentare rapidamente. Nel frattempo sono egregiamente servite, sia ai nostri trasporti, sia a guadagnare valuta coi trasporti per conto di stranieri. Quindi i colleghi dell'estrema sinistra debbono convenire che è stato un buon affare e ne va dato plauso al Governo esarchico — al quale pure essi partecipavano.

Anche l'eccezione, che ho sentito ripetere, che sarebbe stato meglio far costruire le navi nei nostri cantieri non è seriamente proponibile perchè i nostri cantieri erano usciti danneggiati dalla guerra negli impianti e non possedevano assolutamente le materie prime necessarie alla costruzione di tante navi. In fine mancava il tempo a provvedere, dato che la necessità di trasporto urgeva e ogni costruzione, anche se fosse stata possibile, avrebbe richiesto almeno un anno e mezzo. Io quindi posso confermare anche sotto questo aspetto che l'acquisto delle « Liberty » è stato proprio

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

un ottimo provvedimento di cui va fatto merito al Governo che l'ha combinato e va dato anche un leale riconoscimento agli Stati Uniti d'America che sono venuti incontro all'Italia anche in questo campo.

Sull'organizzazione del lavoro nei porti devo rispondere al collega Voccoli, che mi ricorda la buona collaborazione di quando gli sono stato compagno nella 7^a Commissione permanente del Senato che ho avuto l'onore di presiedere per tre anni, dove l'ho veduto portare diligentemente il contributo della sua esperienza e del suo buon senso. Egli viene dalla classe operaia che degnamente rappresenta nella nostra Assemblea. Il senatore Voccoli mi ha rimproverato perchè io, nell'altro ramo del Parlamento, parlando sul bilancio della Marina ho ripetuto un'osservazione ed un monito che aveva già rivolti al Segretario generale della Federazione delle compagnie portuali.

Ebbi già a dire in questa Aula, e devo ripetere, che sono favorevole in massima all'organizzazione del lavoro portuale quale oggi è, e sono contrario al ritorno dell'anarchia del lavoro portuale quale si svolgeva parecchi decenni or sono. L'attuale organizzazione è una conquista dei lavoratori, che è inquadrata nella evoluzione sociale e sindacale del Paese. Ritengo sia conveniente che le « Compagnie » attuali continuino a svolgere il lavoro nei porti, poichè il vantaggio supera i difetti ed esse impediscono che la mano d'opera sia sfruttata da pochi accaparratori. Le stesse dichiarazioni ebbi l'onore di fare quattro anni or sono alla Costituente rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Finocchiaro Aprile, che reclamava la « liberalizzazione » del lavoro portuale. Allora le organizzazioni sindacali portuali se ne compiacquero con me. Egli è che non sono quel reazionario che anche l'amico senatore Barbareschi non disdegna dipingermi. Anche io ho cuore, come egli ha, pieno di comprensione verso i lavoratori, anche io sono aperto, come la mia parte politica, alla evoluzione e alle conquiste delle classi lavoratrici e noi desideriamo sinceramente che la Repubblica italiana possa sempre più basarsi sul consenso delle masse popolari.

Noi sentiamo che senza un miglioramento delle condizioni economiche di vita del popolo,

la Repubblica non potrà consolidarsi durevolmente. Quindi non è solo un impegno di solidarietà cristiana il nostro, verso le genti del lavoro, ma è anche un'azione di intelligenza politica cui noi siamo legati a favorire l'ascesa delle classi lavoratrici. (*Applausi dal centro*).

Ma, onorevoli colleghi, quando dichiaro di essere favorevole alle compagnie portuali ed alla loro organizzazione attuale, nel contempo come uomo di governo e, consentitemelo, anche come uomo di parte, io ho diritto di impedire che il monopolio delle compagnie diventi non solo uno strumento di propaganda, ma addirittura di arma ed offesa politica; anzi devo impedire che questa arma politica sia usata. Allorquando, ad esempio, a Savona, per citare l'ultimo caso, le compagnie portuali interrompono il lavoro di carico e di scarico delle navi per protestare contro il Tribunale che ha condannato un capo-lega, allora devo dire no. Io non contesto la libertà di sciopero, senatore Voccoli, che è garantita non solo dalla Costituzione ma dall'evoluzione del pensiero moderno; ma si deve tener conto di determinati limiti che sono dati dal diritto dello Stato e dagli obblighi verso lo Stato. Comunque io non potrei più consentire il monopolio di lavoro nei porti alle compagnie attuali quando gli organizzatori e responsabili sindacali si servissero del monopolio loro concesso per scopi di parte, perchè allora io e come ministro e come democratico cristiano dovrei propormi a reclamare la revisione dell'organizzazione monopolistica degenerata in arma di un partito politico. Allora reagisco e riesamino tutta la cosa. (*Commenti dalla sinistra*). Ho già fatto queste dichiarazioni nell'altro ramo del Parlamento e, ripetendole oggi qui, mi auguro che il senatore Voccoli ed i suoi compagni di questa e dell'altra Camera le considerino seriamente perchè realmente non possono sperare che questa condizione duri. Liberissimi di fare tutta la politica di partito che vogliono; ma le « compagnie portuali » quando ad esse si domanda lo scarico o il carico di un piroscafo sono tenute a operararlo senza arrestare il lavoro per moventi che non sono economici, ma politici. Tanto più quando le compagnie cui è concesso il monopolio rispondono, a loro giustificazione, come mi hanno risposto: — noi non avremmo scioperato, ma la Camera del

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

lavoro (leggi partito comunista), ce l'ha ordinato! — (*interruzioni e commenti da sinistra; approvazioni dal centro*).

Ma siete convintissimi anche voi che sono nel giusto con queste dichiarazioni!

VOCCOLI. Ma forse l'onorevole Pastore, il segretario generale della vostra organizzazione è un comunista anche lui?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma l'onorevole Pastore non ha mai indetto uno sciopero per protestare contro la sentenza di un Tribunale!

Devo ora rispondere su alcuni altri argomenti che sono stati trattati dagli oratori.

Per quanto riguarda le pensioni, accennerò brevemente a quello che è stato fatto. Quando sono andato al Ministero ho trovato abbozzato un disegno di legge, che, conosciuto dalle due organizzazioni della gente di mare, le ha fatte protestare tutte e due avendo trovato che non era sufficiente e bastevole quello che era proposto. Mi sono immedesimato delle osservazioni delle organizzazioni forse perchè vivo vicino alla gente di mare non da oggi soltanto ed è innata in me la simpatia e la solidarietà verso gli uomini che vivono spesso lontani dalle famiglie per lungo tempo conducendo una vita di travaglio e dura, non certo come 50 o 60 anni fa, ma più faticosa di quella di molte altre categorie operaie.

Ho trattato con le organizzazioni dei marittimi e con la Confederazione degli armatori e sono riuscito ad ottenere ulteriori impegni e concessioni per migliorare le pensioni. Il disegno di legge che è oggi all'esame del Tesoro porterebbe ad un miglioramento di questo genere: le vecchie pensioni moltiplicate per 60 per lo Stato maggiore, per 65 per i gradi medi e per 70 per i gradi inferiori. Non è ancora la perfezione, però le due federazioni dei marittimi hanno riconosciuto che è qualcosa nel campo della previdenza, anzi che ciò costituisce un notevole progresso. Inoltre — e questo mi pare un elemento che potrà accrescere il favore verso l'atteso provvedimento — ho ottenuto dalla Confederazione degli armatori l'adesione alla proposta che le pensioni nuove vadano applicate anche a tutti i vecchi pensionati, di modo che questi possano avvantaggiarsi dell'attuale situazione che porterà a circa 60.000 lire mensili la pensione — a servizio

completato — dei comandanti e, attraverso le graduazioni intermedie, a circa 23-24.000 lire la pensione per i marinai. Spero che questo provvedimento incontrerà l'approvazione del Parlamento, quando mi sarà dato, attraverso il consenso del Ministero del tesoro, di presentarlo, senza che occorra arrivare, come l'onorevole Giulietti una volta minacciava, a scioperi e ad agitazioni, che in questo momento sarebbero particolarmente dannosi alla marina mercantile italiana che deve riguadagnare, in Italia ed all'estero, considerazione ed apprezzamento nell'ordinato trasporto delle merci e dei passeggeri.

Il senatore Lamberti mi ha sollecitato il miglioramento dei servizi per la Sardegna. Riconosco che la Sardegna è servita molto male, e se consideriamo che i servizi sovvenzionati che legano l'Isola al continente sono la prosecuzione delle linee ferroviarie, dobbiamo riconoscere che i sardi hanno tutte le ragioni di lamentarsi del trattamento che ancora ad essi viene fatto e di reclamare che il servizio — compromesso dalle distruzioni belliche — sia migliorato. Voglio anche dire che ho trovato nelle richieste dei sardi una moderazione che non sempre incontro nelle richieste di altre regioni. Ciò ha accresciuto in me i sentimenti di particolare simpatia ed amicizia verso quelle nobilissime popolazioni. Sono pertanto lieto di assicurare il senatore Lamberti che la costruzione delle due motonavi da 5250 tonnellate, destinate al traffico con la Sardegna e con le quali il problema sarà risolto con pienissima soddisfazione per l'Isola, saranno sollecitate — almeno così è stato formalmente assicurato alle mie ripetute insistenze —. Infatti, mentre si riteneva di non poter mandare in linea le due motonavi se non alla fine del 1952 o all'inizio del 1953, io spero che almeno una di esse — non so se la « Sardegna » od un'altra che dovrebbe chiamarsi « Lazio », essendo una in costruzione a Castellammare di Stabia ed un'altra a Palermo — potrà essere messa in linea alla fine del prossimo maggio, o al massimo ai primi del luglio 1952. Era stato predisposto che le due motonavi, per coincidenza di servizio, dovessero andare in linea contemporaneamente, il che avrebbe ritardato l'inizio del nuovo servizio. Ho deciso che, appena la prima motonave sarà approntata, debba

essere intanto messa in linea per la Sardegna, malgrado che ciò possa importare una differenza di orari e di servizio fra essa e l'altra vecchia nave da 2500 tonnellate, come la « Trapani » o la « Messina », che le resterà per un po' di tempo abbinata. Io però spero e confido, se non sorgeranno ostacoli imprevedibili, che prima della fine dell'anno prossimo, entrando in linea anche la seconda motonave da 5250 tonnellate, la Sardegna sarà perfettamente servita e possano così essere soddisfatti non solo gli onorevoli colleghi sardi che sono qui presenti, ma tutte le popolazioni dell'Isola, alle quali rinnovo il senso della mia solidarietà aperta e sincera. (*Approvazioni*).

E allora, veniamo un po' al quesito più politico di tutta questa discussione. Mi è stato rivolto esplicito invito a dare qualche informazione ed a esprimere il mio pensiero sulla polemica sollevata dalla relazione al bilancio della Marina mercantile presentata alla Camera dei deputati dall'onorevole Monticelli. Avrei francamente preferito trattarne alla VIII Commissione di quella Camera, che me ne ha, a sua volta, già fatta richiesta. Ritengo però di non potermi esimere dalle formali richieste del Senato. E allora dirò che per la verità io non riesco a vedere come e sotto quale aspetto io possa essere stato e possa essere chiamato quasi in causa nella vertenza tra gli armatori e l'onorevole deputato relatore della Commissione dei trasporti dell'altro ramo del Parlamento. Tuttavia, pure intendendo restare, come ho il diritto di restare, fuori della polemica, farò alcune osservazioni.

Quando l'onorevole Monticelli, nella relazione che ha sollevato la polemica, parla della necessità di riformare tutto il nostro naviglio mercantile costruendo navi da carico da venti e più miglia di velocità, che abbiano compartimenti stagni onde essere in grado di resistere a due siluri, e anche munite di sovrapponte, forse per i bombardamenti aerei, io sinceramente — considerando la cosa dal punto di vista tecnico ed economico — debbo dire che, se fossi un armatore italiano, una nave di questo genere non la ordinerei. Dovrei quindi fare delle riserve sulla convenienza dell'applicazione alle navi costruende di tale preoccupazione di ordine bellico che arriva a programmare nella costruzione e nell'esercizio dei cargo il

servizio per trasporti di grossi contingenti di truppe. In tal modo si costruirebbero delle navi ad uso militare più che delle navi per trasportare petrolio, carbone, grano e altre merci, con grave menomazione alla loro portata e con notevole accrescimento dei costi di esercizio sia per questa causa che per la maggiore e più costosa velocità. Dal punto di vista tecnico osservo insomma che la preoccupazione d'ordine militare accolta dal relatore sovrasterebbe il carattere mercantile ed economico dei cargo.

La opinione, del resto rispettabilissima, espressa nella sua relazione dall'onorevole Monticelli ha provocato l'invio a me di due telegrammi, uno dall'armatore Costa e l'altro dall'armatore Lauro, che furono pubblicati poi su un quotidiano napoletano. Tutto ciò mi ha fatto ricordare un libro di Benedetto Croce: « Quando l'Italia era tagliata in due ». È un diario del nostro autorevole collega e filosofo napoletano. In data 8 novembre 1944, Croce scrive: « È venuto da me il noto armatore Achille Lauro e mi ha narrato alcuni casi della politica fascista, e tra gli altri uno il quale ha sollevato molto scalpore in Inghilterra. Achille Lauro è gestore e proprietario dei tre giornali di Napoli. Gli ho consigliato di rivendere al Banco di Napoli le azioni che il passato regime gli ha fatto acquistare e di non occuparsi più oltre di giornali ». Oh, se avesse fatto così fin da allora! (*ilarità*).

Comunque, poichè sono stato interpellato sui rapporti fra l'armamento libero e quello della Finmare, dirò che il mio pensiero in proposito è già stato enunciato ripetutamente e non avrebbe bisogno di essere ulteriormente chiarito. Tuttavia se la Commissione della Camera dei deputati insisterà perchè vada a illustrarlo, corrisponderò rispettosamente al suo desiderio. Ma, giacchè il Senato lo desidera, lo preciserò anche qui. Mi devo richiamare a questo proposito, per documentarmi, ad un ordine del giorno che proposi al Senato e che, accettato dal Ministro d'allora, l'onorevole Saragat, fu approvato dalla nostra Assemblea il 25 febbraio 1949. In esso dichiaravo: « Convinto inoltre che lo sviluppo e il progresso della nostra Marina mercantile e dei nostri traffici marittimi debbano alimentarsi dalla intraprendenza e dalla iniziativa dell'armamento libero nonchè

dal migliore indirizzo della organizzazione costituita dall'armamento delle società che esercitano i servizi di preminente interesse nazionale, entrambi poste in regime di proficua concorrenza, il Senato invita il Ministro della marina mercantile a presentare un progetto di riforma delle leggi numero 2081 e 2082 del 7 dicembre 1936 che disciplinano l'attività tecnica e amministrativa delle Società p. i. n., adeguando il migliore effettivo rendimento della Finmare alle esigenze di una veramente sana produzione economica nazionale ».

Allora, presentato che ebbi l'ordine del giorno, il collega Lanzetta ed altri senatori della sinistra vi si dichiararono contrari. Invece il ministro Saragat aderì al mio ordine del giorno: « È chiaro — disse l'onorevole Saragat — che l'ordine del giorno Cappa si riferisce a quella grande maggioranza dell'armamento italiano che si onora di navigare sotto la bandiera della Patria e che non imbosca denaro; questo armamento libero è quello cui intendiamo rivolgerci e che vogliamo mettere in fruttuosa concorrenza con la Finmare. Elogio l'armamento libero, veramente libero ed invito la Società Finmare a mettersi sempre più alla altezza del suo compito contribuendo sempre più allo sviluppo economico del Paese ». Io sono restato pienamente d'accordo, anche oggi, con l'onorevole Saragat su questa conclusione.

Del resto come potrei essere ostile alle società della Finmare, di cui si va dicendo che vorrei cedere il naviglio alla speculazione privata, quando le società del gruppo Finmare hanno potuto ricostituire una buona parte del proprio tonnello proprio con i provvedimenti che avevo preparati, e dei quali esse hanno largamente profittato, perchè più della metà del tonnello costruito per la legge del marzo 1949 è stato proprio attribuito alla Finmare, la quale ha ricevuto non solo il contributo, ma il finanziamento della costruzione, mentre invece parecchi armatori privati non sono riusciti ad ottenere eguale finanziamento?

La approvazione della già citata legge 5-15 settembre scorso, che consentirà l'impostazione di altra motonave da 26.000 tonnellate per la Società « Italia », è dovuta in gran parte al mio personale intervento.

In tutti i miei interventi dal banco di senatore e negli articoli sulla stampa ho sempre

espresso conforme giudizio sui rapporti tra l'armamento libero e l'armamento parastatale. Ritornato Ministro ho confermato alla Camera questo mio pensiero, che avevo avuto occasione di esprimere recentemente a Napoli in una manifestazione marinara cui partecipava anche l'illustre presidente di quest'Assemblea. Dissi allora e ripeto oggi che deve incoraggiarsi ogni libera iniziativa che assuma su di sé l'onere ed il rischio dell'impresa, ma che non può negarsi che determinati servizi, specie per passeggeri, e le costose costruzioni per le linee transoceaniche debbano appoggiarsi allo Stato e vadano, ove necessari, dallo Stato sostenuti quando si tratti di servizi di preminente e reale interesse nazionale. Io sostenni essere conveniente che il traffico delle navi da carico deve essere normalmente esercitato dall'armamento privato più economico nella gestione e che avrei favorito il coordinamento delle due attività armatoriali.

• Vale la pena di osservare che malgrado il giornale « l'Unità » di Genova abbia scritto su questo tema che il ministro Cappa è coinvolto nel « grosso scandalo Costa-Lauro », la Camera dei deputati dopo le mie dichiarazioni ha approvato il bilancio del mio Ministero, a scrutinio segreto, con 264 voti favorevoli e solo 85 contrari.

Non intendo intervenire in questa sede nella polemica tra gli armatori e l'VIII Commissione della Camera. Ho già avuto occasione di esprimere dal banco del Governo, anche nell'altra Assemblea, col dovuto riguardo, le mie riserve su un punto della relazione Monticelli. Non sta a me giudicare la reazione degli armatori liberi ad alcuni concetti del relatore alla Camera che riguardano la loro attività. Tanto meno potrei esprimere un qualsiasi giudizio sulla reazione della Commissione parlamentare. Non mi resta che da augurarmi che l'incidente si concluda con soddisfazione del Parlamento.

Mi pare, onorevoli colleghi, di aver toccato, sia pure a volo di uccello, i problemi più urgenti ed importanti che sono stati fatti presenti all'attenzione dell'Assemblea. È evidente la opportunità di un accordo per la pesca tra Italia e Jugoslavia. Gli onorevoli senatori sanno che l'accordo, cui si è richiamato il senatore Ravagnan, non ha avuto esecuzione da parte

italiana. Un nuovo provvisorio accordo è all'approvazione del Parlamento; con esso si riduce il canone annuo da pagarsi alla Jugoslavia. Occorrerebbe trovare una più completa tutela che apra possibilità maggiori ai nostri pescatori, ma per accordarsi bisogna essere in due. Io mi auguro che sia possibile trovare la soluzione a questo problema anche attraverso un miglioramento dei nostri rapporti politici col popolo che vive all'altra sponda dell'Adriatico e credo che l'intesa tra noi e la Jugoslavia sarebbe apportatrice di larghi benefici ai porti dell'Adriatico consentendo la ripresa dei tradizionali rapporti commerciali.

Sull'ordine del giorno presentato dal collega Zanardi, non saprei fin dove io possa intervenire. Egli chiede che un laureato in farmacia sia messo sulle navi da trasporto con almeno mille passeggeri. Poche navi sarebbero interessate alla richiesta. Non vorrei impegnarmi nel modo più assoluto in proposito. Lei, senatore Zanardi, ha detto che altri hanno promesso e poi non hanno mantenuto o lo hanno fatto solo parzialmente. Non voglio mi tocchi la stessa sorte. La pregherei pertanto di accontentarsi che Le prometta il mio interessamento per sottoporre la richiesta all'armamento affinché la prenda in considerazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Boggiano Pico sulla aviazione civile e gli aeroporti, potrei trincerarmi dietro la eccezione che non è di mia competenza, ma che spetta alla competenza del Ministero della difesa. Ma dato che l'altro giorno il ministro Aldisio ha risposto che la materia non è di sua competenza e potendo darsi che il Ministro della difesa trovi qualche altra forma di... difesa (*ilarità*), dirò che ho sempre sostenuto la necessità, come tutti i nostri onorevoli colleghi ricorderanno, di riorganizzare l'aviazione civile. Una volta poi mi astenni dal votare il bilancio dei Lavori pubblici non essendo stato soddisfatto sulla sollevata questione di costruzione di aeroporti ed in particolare dello scalo aereo necessario al porto di Genova. Per quel poco di competenza che certi colleghi sono stati molto larghi a riconoscermi in questa materia, io affermo che oggi i trasporti, col mezzo aviatorio, di passeggeri e delle merci ricche, sono in concorrenza e vanno collegati

con i trasporti marittimi. Così son convinto che i grandi porti non possano fare a meno di essere dotati di scalo aereo. Tutti i grandi empori marittimi stranieri lo hanno: lo ha Marsiglia, lo hanno Amsterdam, Rotterdam, Anversa! L'Italia è indubbiamente in arretrato in materia di aviazione commerciale. Bisogna organizzare economicamente la nostra aviazione civile, che deve essere considerata anche quale servizio pubblico, che potrebbe diventare redditizio. Dobbiamo evitare di creare una aviazione civile senza preoccuparci del suo costo. Questi servizi una volta impiantati, se saranno passivi, graveranno sullo Stato. Io ritengo che l'aviazione civile debba essere costituita attraverso un'organizzazione autonoma... (*approvazioni del senatore Cingolani*) la quale parta dalla concezione economica e tecnica del servizio e non abbia preoccupazioni di ordine militare. Questo punto di vista lo esprimo naturalmente solo come senatore, pur parlando da questo banco. Accetto, per quanto mi riguarda, l'ordine del giorno Boggiano Pico come raccomandazione e confido che finisca col farsi strada la sua idea, sia pure col ritardo che in Italia subiscono qualche volta le idee buone.

Vi è poi l'ordine del giorno del senatore Carboni: egli mi ha fatto troppi complimenti perchè io non debba ritenermi impegnato ad appagarlo. Non posso però accettarlo se non come raccomandazione. Ci sarebbe poi un ordine del giorno del senatore Tartufoli...

PRESIDENTE. Non se ne è ancora data lettura.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ricevo un biglietto del senatore Tommasini che mi raccomanda benevolmente di rispondere per ciò che riguarda Venezia. La domanda di Venezia è quella di tutti i porti; tutti si lamentano che gli altri sono favoriti...

PRESIDENTE. Il Regolamento non prevede i biglietti. (*ilarità*).

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ma lei signor Presidente mi ha consentito di parlarne, poichè me l'ha fatto consegnare.

PRESIDENTE. È permesso a lei di ricevere, ma non a Tommasini di mandarne.

TOMMASINI. Queste son cose che si fanno ma non si dicono. (*ilarità*).

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Girando per l'Italia, in visite ufficiali o private, e ricevendo delegazioni nel mio gabinetto di Ministro ho avuto modo di sentire solo lamenti generali: ogni porto lamenta che gli altri siano trattati meglio. Tutti domandano qualche cosa. Venezia è in prima linea in queste domande e soprattutto i lavoratori del porto di Venezia lamentano di passare troppe giornate disoccupati e che la giornata vissuta sia insufficiente. Ma anche in altri porti avviene ciò, ed altri lavoratori portuali, onorevole Tommasini, muovono le stesse istanze.

TOMMASINI. Non quelli di Genova.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Che ne posso io se Genova è situata in un determinato punto dove le navi arrivano richiamate o indirizzate, specie in questo particolare periodo, da esigenze economiche?

MAZZONI. È la geografia!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei che il collega Tommasini non portasse la polemica su questo terreno, perchè allora altre città potrebbero invidiare a Venezia le fortune del turismo, che nell'estate scorsa, le ha consentito grossi vantaggi.

MAZZONI (*a Tommasini*). E quando avrete Trieste, starete ancora peggio.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. C'è Ancona, c'è Bari, c'è Taranto, c'è Brindisi sulla costa adriatica. Onorevole Tommasini, io sto, come disse una volta Luzzatti, dividendo imparzialmente il malcontento. Qualche involontaria ingiustizia è fatale alle cose umane. La colpa è della scarsità di ricchezza e di lavoro. Dobbiamo cercare di moltiplicare questo lavoro, anzichè cercare di strapparne da un porto all'altro. Cerchiamo di vedere se non sia possibile, attraverso la collaborazione dei tecnici, degli uomini di buona volontà, attraverso l'operosità delle nostre maestranze e la comprensione degli uomini di governo e della stampa, di produrre di più nel campo dei traffici marittimi! Ho detto qui e ripetuto fuori di qui che ritengo che l'economia del nostro Paese non possa essere limitata all'economia agricola e all'economia industriale. È una cosa strana che un popolo che vive in buona parte lungo ottomila chilometri di coste debba ignorare questa economia marittima. Mentre (e lo ha ricordato il mio vecchio, ma sempre

giovane professore di economia politica, il senatore Boggiano-Pico) la Norvegia con una popolazione di tre milioni e mezzo di abitanti è la quarta o la quinta potenza marinara, avendo raggiunti i sei milioni di tonnellate di naviglio, è ammissibile che noi dobbiamo restare in queste condizioni? L'Italia, che possiede abbondanza di porti sempre liberi dai ghiacci e dalle nebbie, non possiede una marina che possa gareggiare per potenzialità di tonnellaggio colle altre grandi marine nei grossi traffici internazionali e che le assicurerebbe noli per portare valuta pregiata in Patria e dar lavoro ai molti marittimi ancora disoccupati, nonchè aumentare l'avviamento al mare di altri lavoratori.

Mentre confermo il mio punto di vista su tutti i problemi, come l'ho altre volte trattati qui in Senato, così confermo anche la mia fede nell'avvenire della marina mercantile italiana e nell'economia del mare che i nostri nonni e i nostri padri hanno iniziato attraverso gli oceani, sulle vie di altri paesi e continenti, portando dappertutto la nostra cultura e la tradizione di civiltà e l'operosità della nostra gente.

Nell'opera grandiosa di ricostruzione della nostra Patria uscita devastata dalla guerra, nella volontà di rinascita del nostro popolo, dobbiamo pertanto volgere la nostra attenzione e moltiplicare i nostri sforzi generosi — che saranno largamente compensati, ne sono convinto — verso i traffici del mare ed ogni impresa indirizzata al di là degli oceani, verso le attese costruzioni delle nuove navi, confidando nella assistenza di Dio e nella concordia operosa di tutti gli uomini di buona volontà. (*Vivissimi applausi dal centro e dalla destra e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Nella discussione generale sono stati svolti tre ordini del giorno da parte dei senatori Zanardi, Boggiano Pico e Carboni. Vi è un quarto ordine del giorno, che non è stato svolto, presentato dal senatore Tartufoli. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, prendendo atto delle recenti dichiarazioni che in diverse occasioni sono state espresse dal Ministro della marina mercantile circa la politica che nel

settore peschereccio intende svolgere, a potenziamento di questa branca della economia nazionale e a tutela delle laboriose genti del mare;

esprime il suo rinnovato voto che si voglia provvedere senza indugio e con la organicità che i problemi richiedono:

1) a destinare alla costruzione di pescherecci di piccolo e medio tonnellaggio utilizzando specie i piccoli cantieri, cui soddisfi la necessaria attrezzatura, buona parte del miliardo e settecento milioni che possono considerarsi da destinare e derivanti dalla recente legge approvata ad integrazione della n. 75;

2) a fiancheggiare con opportuni interventi annuali commisurati alle disponibilità di bilancio e a quelle che successivamente potessero essere acquisite, lo sforzo di gestione che debbono compiere i modesti armatori che ebbero ricostituito il proprio naviglio distrutto in base all'articolo 26 della legge ora ricordata, onde l'onere derivante dai mutui contratti trovi alleggerimento attraverso contributi per il rinnovo e la manutenzione delle attrezzature del peschereccio;

3) a porre allo studio il problema della organizzazione di opportune ricerche di nuovi fondali da pesca in acque anche lontane, affiancando utilmente l'opera già in corso di ardentissimi pescatori;

4) a impostare la soluzione di problemi che si riferiscono ai mercati del pesce sia nei centri di produzione che in quelli di maggiore consumo, onde i prezzi possano essere difesi su un piano di giusta moderazione, eliminando la speculazione che assorbe la maggior parte dei ricavi;

5) a contribuire perchè gli organi del caso, rivedano la politica doganale e quella di importazione in materia di pesce, sia fresco che in scatolame, tenendo conto delle esigenze di graduare ogni importazione se necessaria;

6) a tenere presente infine che, non appena possibile, la convenzione di pesca nell'Adriatico stipulata colla Jugoslavia, deve essere aggiornata alle specifiche esigenze tradizionali della nostra marineria.

Impegna il Ministro su questa politica della pesca che costituisce quanto di minimo può attendersi il particolare settore ».

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro di esprimere il suo avviso su questo ordine del giorno.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accettare questo ordine del giorno se non come una promessa di esame e di considerazione, in quanto non posso prendere un impegno preciso su tutti i punti che di esso fanno parte.

TARTUFOLI. Insisterò allora perchè sia posto in votazione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei pregare l'onorevole Tartufoli di non insistere.

In ordine al primo punto del suo ordine del giorno, le dirò che noi costruiremmo più navi del necessario, come del resto ho già detto.

TARTUFOLI. Prego il Ministro di accogliere almeno una grande parte.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Una grande parte sono 200 milioni per pescherecci, 500 milioni per le riparazioni in cui rientrano i pescherecci, e gli altri milioni per la costruzione di navi di piccolo tonnellaggio, che potranno anche essere pescherecci. Ma io non posso, senatore Tartufoli, di fronte a richieste categoriche, e dovendo anche sentire il parere del Comitato tecnico all'uopo istituito, impegnarmi oggi ad accettare il suo ordine del giorno, anche per una parte indeterminata. Onorevole Tartufoli, ella sa come io desidero (e l'ho recentemente affermato nel mio discorso a San Benedetto del Tronto) di favorire realmente, per tutto quello che è possibile, l'iniziativa peschereccia; ma non posso impegnare nè me nè il mio successore su determinati punti che poi potrebbero anche riuscire di difficile applicazione.

Per quel che riguarda il secondo punto del suo ordine del giorno, che invita il Governo « a fiancheggiare con opportuni interventi annuali commisurati alle disponibilità di bilancio e a quelle che successivamente potessero essere acquisite, lo sforzo di gestione che debbono compiere i modesti armatori che ebbero ricostituito il proprio naviglio distrutto, ecc. », debbo dichiararle che non è possibile finanziare lo sforzo di gestione, bensì semplicemente aiutare questi armatori nella costruzione dei pescherecci, e aiutarli soprattutto con il disegno di legge che

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

oggi ho presentato, concernente il rinnovamento delle attrezzature. Ma, ripeto, non è assolutamente possibile finanziare la gestione peschereccia con gli stanziamenti della legge in discussione.

Onorevole senatore e collega Tartufoli, tutti i punti del suo ordine del giorno potremo considerarli insieme, ed io sentirò volentieri anche il suo consiglio, le sue insistenze e le sue raccomandazioni; le rinnovo tuttavia la richiesta di non insistere nel chiedere la votazione dell'ordine del giorno, perchè sarei costretto a pregare l'Assemblea di respingerlo, pregiudicando così anche l'attuazione di quei punti su cui invece sono convinto che ci potremo trovare d'accordo in sede di pratica esecuzione.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sugli ordini del giorno.

BORROMEO, *relatore*. La Commissione concorda con il parere espresso dall'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Domando al senatore Zanardi se mantiene il suo ordine del giorno.

ZANARDI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e gli raccomando di far presente al suo collega Alto Commissario la necessità che la legge sia rispettata. Non insisto sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Boggiano Pico. Poichè il senatore Boggiano Pico non è presente, l'ordine del giorno si intende decaduto.

Domando al senatore Carboni se insiste nel suo ordine del giorno.

CARBONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Tartufoli se insiste nel suo ordine del giorno.

TARTUFOLI. Non posso non dare atto al signor Ministro del fatto che egli ha dimostrato fin dai primi momenti della sua attività al Dicastero della marina mercantile tutto il suo interessamento per i problemi pescherecci. Quindi, anche se le mie postulazioni corrispondono sostanzialmente a possibilità concrete del suo Ministero, io non voglio dargli quasi una dimostrazione di sfiducia. Egli ha detto che farà quanto di massima è possibile perchè queste richieste possano essere materia di politica costante del suo Dicastero. Mi ritengo soddisfatto di questa sua dichiarazione e ritiro quindi il mio ordine del giorno, che desidero tuttavia rimanga a verbale.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, si passa ora all'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, con l'intesa che, con l'approvazione dei capitoli 1, 39, 40 e 41, si intenderanno rispettivamente approvati anche gli allegati numeri 1, 2, 3 e 4 e, con l'approvazione dei cinque capitoli indicati nell'allegato n. 5, si intenderà approvato anche l'allegato stesso.

Resta altresì inteso che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno abbia chiesto di parlare e non siano stati presentati emendamenti.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione, il riassunto per titoli e quello per categorie).

Si procede adesso all'esame del bilancio speciale di previsione per gli Uffici del lavoro portuale.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli dell'entrata e della spesa).

Si dia infine lettura degli articoli del disegno di legge.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1951-1952 la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro degli affari esteri, per conoscere: a) che cosa ci sia di vero nella notizia diffusa dalla stampa secondo la quale il Governo australiano avrebbe posto una differenziazione nei confronti degli immigrati di cittadinanza italiana provenienti dalla Calabria e dalla Sicilia; b) ove la notizia avesse fondamento quali passi il Governo italiano abbia compiuto per la tutela dell'onore e degli interessi dei cittadini di queste nobilissime regioni, donde trae origini la civiltà occidentale; c) quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere per assicurare, in base al principio della reciprocità, eguale trattamento ai cittadini australiani che volessero recarsi in Italia.

Chiedo l'urgenza a norma dell'articolo 103 del Regolamento (1843-Urgenza).

LUCIFERO.

Al Ministro di grazia e giustizia, per avere precise notizie circa il doloroso evento del suicidio di un detenuto, verificatosi in una cella di punizione del carcere giudiziario di Lecce, e circa le eventuali responsabilità.

Con l'occasione l'interrogante esorta il Ministro a voler emanare al più presto una seconda circolare, che faccia seguito a quella n. 4014/2473 del 1° agosto 1951, e completi le auspiccate riforme dell'attuale Regolamento per gli istituti di prevenzione e di pena.

L'interrogante fa notare che, secondo le proposte della Commissione parlamentare, la competenza per infliggere la punizione della cella dovrà passare dal direttore al Consiglio di disciplina (1844-Urgenza).

PERSICO.

Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se, data l'enorme gravità del disastro abbattutosi sulla Calabria, non riten-

gano inadeguati i provvedimenti di emergenza già comunicati e per sapere se non ritengano urgente intervenire con mezzi più appropriati per ristabilire le impellenti necessità di vita civile. (1845-Urgenza).

MUSOLINO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritiene insufficienti i provvedimenti adottati per la Calabria in vista dei gravissimi danni alle persone, agli averi, ai prodotti agricoli ed alle comunicazioni per cui vi sono famiglie senza tetto e senza indumenti e paesi quasi completamente distrutti (1846-Urgenza).

MANCINI, PRIOLO, RIZZO Domenico, GRISOLIA.

Interrogazione

con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere i criteri che hanno indotto l'amministrazione provinciale di Latina — con i fondi della Cassa del Mezzogiorno — a progettare e ad iniziare i lavori di costruzione di un tratto di strada lungomare nel comune di San Felice al Circeo, strada tecnicamente errata, finanziariamente dispendiosa e per la costruzione e per la manutenzione, essendo esposta all'azione distruttiva del mare.

Chiede inoltre all'onorevole Ministro se non ritenga opportuno di sospendere immediatamente i lavori, ora appena iniziati, per affidare ad una Commissione di esperti tecnici l'incarico di pronunciarsi su tali lavori per attuare una soluzione migliore e per evitare un gravoso spreco di denaro in un lavoro irrazionale (1893).

ROMITA.

PRESIDENTE. Non essendo ora presenti i Ministri competenti, essi saranno invitati ad indicare il giorno in cui potranno rispondere alle interrogazioni con richiesta di urgenza presentate dai senatori Lucifero, Persico, Mancini ed altri.

Il Senato si riunirà nuovamente domani, 24 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle

ore 10, la seconda alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1940 e 1940-bis) (*Approvati dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Deputati FABRIANI ed altri. — Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015 (1364) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

3. PIERACCINI ed altri. — Provvedimenti per la preparazione, controllo e distribuzione a prezzo equo, a cura dello Stato, dei prodotti farmaceutici di largo consumo (317).

4. PIERACCINI ed altri. — Conservazione delle aree verdi urbane a presidio della igiene e della salute pubblica (1161).

5. Modifiche a talune disposizioni in materia di edilizia popolare (1724).

6. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo italo-francese in materia di proprietà industriali e di denominazioni di origine, concluso a Parigi, a mezzo scambio di note, il 26 settembre 1949 (1349).

7. Proroga dei termini per la rettifica delle dichiarazioni e per gli accertamenti d'ufficio agli effetti delle imposte straordinarie sul patrimonio (1783-*Urgenza*).

8. Autorizzazione all'emissione di obbligazioni I.R.I.-Sider garantite dallo Stato (1798).

9. Norme per la elezione dei Consigli comunali nella provincia di Bolzano (1589).

10. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di tutela per il territorio della Somalia sotto amministrazione italiana, concluso a Ginevra con il Consiglio per l'amministrazione fiduciaria delle Nazioni Unite il 27 gennaio 1950 ed approvato dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 2 dicembre 1950 (1930) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

IV. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Disposizioni in materia di finanza locale (714).

2. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

4. MERLIN Angelina. — Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

5. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (943) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione di disegni di legge rinviata (*per abbinamento a disegni di legge da esaminarsi dalle Commissioni*):

1. MONALDI. — Misure di lotta contro le malattie veneree (628-*Urgenza*).

2. BERLINGUER e FIORE. — Miglioramento economico ai pensionati della Previdenza sociale (1004).

3. LODATO. — Modifica dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, dell'articolo 29

del regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3283, concernenti provvedimenti in materia di tasse di circolazione (1377).

4. MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

VI. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere:

contro il senatore REALE Eugenio, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. C);

contro il senatore MARIANI, per il reato di organizzazione di pubblica riunione senza autorizzazione dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXIII);

contro il senatore SERENI, per il reato di oltraggio aggravato a pubblico ufficiale (articolo 341, primo ed ultimo comma del Codice penale) (Doc. CXXVI).

La seduta è tolta (ore 20,10).

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA DCIC SEDUTA (23 OTTOBRE 1951)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

ALLEGATO (ROLEFI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'Agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per sapere come intendono venire sollecitamente in aiuto di quelle famiglie rimaste colpite dalla terribile alluvione che la notte dal 26 al 27 luglio oltre a ben sei vittime umane ed alla morte di parecchio bestiame ha rovinato campagne e case di abitazione in Manfredonia e nella frazione di Macchia, comune di Montesantangelo (1794).

RISPOSTA. — Non esistono oggi disposizioni di legge le quali consentano a questo Ministero di attuare specifici interventi in favore delle aziende agricole danneggiate da alluvioni, frane, grandinate ecc., e spesso la scarsità dei mezzi finanziari disponibili impedisce anche di concedere alle aziende colpite quei benefici e quelle agevolazioni che sono previste da altre leggi dirette a promuovere lo sviluppo della produttività delle aziende.

Tuttavia questo Ministero non ha tralasciato di attuare dove è stato possibile qualche indiretta forma di soccorso, suggerendo ai dipendenti Ispettorati provinciali di accordare alle aziende danneggiate una preferenza nella concessione dei contributi previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 1° luglio 1946, n. 31.

Ma questa specie di intervento, a parte le disposizioni dianzi accennate, derivanti dalle disponibilità finanziarie, non può esplicarsi se non dove occorrono, per rimuovere i danni opere di sistemazione dei terreni e di ripristino di piantagioni arboree (nel caso di alluvioni, smottamenti, frane, ecc.) e richiede, inoltre, che il danneggiato si assuma una parte della spesa.

Comunque, per la provincia di Foggia, cui l'interrogazione si riferisce, nella quale ha applicazione la legge stralcio, esiste ora una disponibilità di lire 22.500.000, per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 1 della legge n. 31, somma corrispondente ad un quarto dei fondi assegnati e che era stata in un primo tempo accantonata per la concessione di contributi a favore degli assegnatari di terreni scorporati.

Con circolare in corso di diramazione vengono impartite disposizioni all'Ispettorato provinciale dell'agricoltura, perchè detta disponibilità sia destinata per l'accoglimento delle domande di contributo con precedenza assoluta di quelle avanzate dalle aziende danneggiate dal maltempo per l'esecuzione di lavori di ripristino della coltivabilità di terreni e delle alberature danneggiate o distrutte.

Questo Ministero ha anche interessato recentemente i Ministeri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici e del lavoro, al fine di raggiungere un opportuno coordinamento delle iniziative che possono essere disposte dalle diverse Amministrazioni in occasione di danneggiamenti causati da avversità meteorologiche, in modo da ottenere attraverso l'intesa e l'azione comune, risultati migliori.

Per quanto di competenza del Ministero delle finanze, occorre tener presente che non è possibile ottenere sgravi o moderazioni di imposte a favore dei danneggiati, perchè solo in casi eccezionali, e sotto condizioni tassativamente determinate, le leggi autorizzano la concessione di simili benefici.

Infatti le accennate avversità atmosferiche sono considerate come un rischio connesso all'impresa agricola, di cui pertanto è già tenuto calcolo ai fini della determinazione del

reddito imponibile. Ed in verità esse costituiscono eventi accidentali, ma tuttavia prevedibili, contro i quali non manca la possibilità di cautelarsi.

Soltanto nel caso che i danni rivestano carattere duraturo ed abbiano perciò determinato eventualmente la perenzione totale o parziale dei fondi o la perdita totale della loro potenzialità produttiva, oppure la sostituzione di una qualità di coltura con altre di minor reddito imponibile, gli interessati potranno chiedere ed ottenere la diminuzione dell'estimo catastale a norma dell'articolo 42 del testo unico 8 ottobre 1941, n. 1772.

Il Ministero delle finanze ha reso noto, comunque, che nel disegno di legge concernente le norme sulla perequazione tributaria erano state proposte agevolazioni a favore dei contribuenti colpiti da infortuni tellurici ed atmosferici, ma che i relativi articoli furono stralciati dal provvedimento, convertito poi nella legge 11 gennaio 1951, n. 25, perchè sembrò più opportuno far trovare posto a queste norme in disposizioni di carattere generale per gli infortuni predetti.

Al riguardo, è già stato predisposto il relativo schema di disegno di legge che sarà al più presto presentato al Consiglio dei Ministri.

Il Ministro
FANFANI.

BISORI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Domando: 1° se gli risulta che, nell'applicazione della legge 21 ottobre 1950, n. 841, si pretenda di tener conto dei boschi nel calcolare, agli effetti dello scorporo, il reddito dominicale e la superficie dell'intera proprietà, benchè l'articolo 4 della legge stessa chiaramente escluda i boschi « sia dal calcolo del reddito dominicale che da quello della superficie » e benchè l'articolo 5 della legge stessa, nonchè l'articolo 7 della legge 18 maggio 1951, n. 333, esplicitamente ammettano solo in via eccezionale l'esproprio di taluni boschi; 2° come intenda provvedere perchè le norme sopra citate vengano esattamente osservate (1756).

RISPOSTA. — L'articolo 4 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, sancisce l'esclusione del reddito dei boschi dal computo del reddito unitario medio, ma non dal computo del reddito totale.

A questa interpretazione conducono sia la lettera della disposizione, che è collocata tra le altre relative alla determinazione del reddito unitario medio, sia la sua funzione, che è quella di evitare che i proprietari dei boschi, a causa di un eccessivo abbassamento del reddito medio unitario, subiscano la espropriazione di una quota di proprietà troppo elevata.

Gli enti di riforma, per quanto risulta a questo Ministero, si sono attenuti esattamente alla interpretazione esposta.

Il Ministro
FANFANI.

BRASCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

a) quale azione abbia svolta e stia svolgendo la Commissione centrale per l'avventiziato costituita con decreto legislativo 4 aprile 1947;

b) quale sia attualmente il numero degli impiegati avventizi e come questi siano distribuiti fra le branche della Pubblica amministrazione;

c) se e come operi il blocco delle assunzioni e ammissioni di nuovi avventizi;

d) come abbia finora proceduto e come proceda l'azione di assorbimento e la sistemazione degli avventizi ora in servizio nei ruoli organici, permanenti o provvisori, in relazione e in attuazione della legge 7 aprile 1948, n. 262 (1722).

RISPOSTA. — Si fa presente quanto appresso, rispettivamente in ordine a ciascuno dei punti sopra riportati:

Punto a). La Commissione centrale per l'avventiziato prevista dall'articolo 13 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, e costituita

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

con decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 novembre 1947, n. 299, ha svolto e svolge tuttora i compiti che le sono stati demandati dal citato decreto legislativo e dal relativo Regolamento di esecuzione approvato col decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1948, n. 246.

In particolare la Commissione provvede:

a deliberare sulla utilizzazione del personale statale non di ruolo esuberante, mediante trasferimento da una ad altra Amministrazione dello Stato;

ad esprimere pareri ed avanzare proposte di modifiche ed abolizione dei contingenti numerici stabiliti per le singole Amministrazioni;

a raccogliere, conservare ed aggiornare i prospetti numerici del personale statale civile non di ruolo.

A ciò è da aggiungere il nuovo compito assegnato alla Commissione dall'articolo 6 della legge 5 giugno 1951, n. 376, contenente le norme integrative e di attuazione del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 263, sulla istituzione dei ruoli speciali transitori nelle Amministrazioni dello Stato.

In concreto, l'attività spiegata finora dalla Commissione centrale per l'avventiziato risulta dai verbali delle adunanze tenute dalla Commissione medesima e dalle relazioni semestrali che li accompagnano, nonché dai prospetti numerici del personale non di ruolo di cui sopra è cenno. Tali documenti possono essere posti a disposizione della S. V. onorevole per prenderne visione, ove lo ritenga.

Punto b). Dalla situazione numerica riassuntiva del personale civile non di ruolo, aggiornata dalla Commissione centrale per l'avventiziato alla data del 1° aprile 1951, in base ai dati forniti dalle Amministrazioni interessate in osservanza del disposto di cui all'articolo 12 del Regolamento di esecuzione 19 marzo 1948, n. 246, il numero del personale predetto risulta costituito da complessive 106.307 unità, ripartite tra le branche della Pubblica amministrazione, secondo il prospetto che qui si allega.

In detta cifra però non sono comprese le 66.542 unità cui hanno riferimento le annotazioni in calce al prospetto sopra indicato, in quanto, nella specie, trattasi di personali che, a norma del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, sono sottratti alla competenza della Commissione centrale per l'avventiziato.

Si rammenta, peraltro, che la Ragioneria generale dello Stato ha pubblicato, con riferimento alle date del 1° luglio 1948 e 1° luglio 1949, le situazioni numeriche complessive di tutto il personale di ruolo e non di ruolo dello Stato, indicandone anche la distribuzione nelle singole Amministrazioni.

Punto c). Il divieto di nuove assunzioni di personale statale non di ruolo, sancito dall'articolo 12 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, agisce in modo generale ed assoluto, salvo per quelle assunzioni necessarie per assicurare l'osservanza delle percentuali stabilite a favore degli invalidi di guerra, in applicazione della legge 9 novembre 1949, n. 832.

Perdurando tale divieto, l'immissione di personale nell'impiego non di ruolo dello Stato può aver luogo soltanto in virtù di disposizioni di legge aventi carattere eccezionale, come è avvenuto, ad esempio, per il personale del soppresso Ufficio Nazionale Statistico Economico dell'Agricoltura (U.N.S.E.A.), di cui alla legge 22 febbraio 1951, n. 64.

Punto d). Il collocamento del personale non di ruolo nei ruoli speciali transitori, istituiti col decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, può ormai considerarsi avviato a soluzione, essendo state emanate le relative norme integrative e di attuazione con la recente legge 5 giugno 1951, n. 376.

Si aggiunge che l'immissione di avventizi nei ruoli organici dei gradi iniziali delle carriere statali di gruppo A, B e C, nei limiti dei posti riservati dall'articolo 8 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, si attua, come è noto, mediante esami indetti con pubblici concorsi.

Il Sottosegretario di Stato

ANDREOTTI.

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

SITUAZIONE NUMERICA DEL PERSONALE CIVILE
NON DI RUOLO AL 1° APRILE 1951 QUALE RI-
SULTA DAI DATI FORNITI DALLE AMMINISTRA-
ZIONI INTERESSATE.

Denominazione delle Amministrazioni	Numero delle unità
Presidenza del Consiglio dei Ministri (Uffici, Istituti ed Organi dipendenti)	2.467
Ministero degli affari esteri	815 (1)
» Africa italiana	1.014 (2)
» agricoltura e foreste	1.177
» commercio con l'estero	109
» difesa - Esercito	12.961
» » - Marina	3.363
» » - Aeronautica	2.339
» finanze	18.517
» grazia e giustizia	915
» industria e commercio	725
» interno	3.441
» lavori pubblici	9.500
» lavoro e previdenza sociale	253 (3)
» marina mercantile	469
» pubblica istruzione	1.151 (4)
» tesoro	6.932
» trasporti - Ispettorato motorizzazione civile	677
a)	66.825
<i>Aziende autonome dello Stato:</i>	
Poste e telecomunicazioni	22.543 (5)
Servizi telefonici	1.390
Ferrovie dello Stato	13.882
Monopoli di Stato	1.081
Nazionale autonoma strade statali	586
Foreste demaniali	—
Banane	—
b)	39.482
Totale a) + b)	106.307

(1) Non sono compresi gli impiegati locali nel numero di 1.800 circa in servizio presso le rappresentanze all'estero.

(2) Sono distaccati presso altre Amministrazioni n. 5.411 impiegati a contratto tipo oppure a contratto straordinario.

(3) Non sono comprese n. 3357 unità degli Uffici regionali del lavoro e della massima occupazione.

(4) Non sono comprese n. 5.974 unità in servizio presso gli Istituti d'istruzione classica, tecnica, etc.

(5) Non sono compresi i contrattisti, i ricevitori e supplenti postali, gli agenti rurali, i fattorini telegrafici, in numero complessivo di 50.000 unità circa.

CANALETTI GAUDENTI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere:

1° se risponde a verità la notizia apparsa su « Il Giornale d'Italia » circa gravi inadempimenti contrattuali e deplorevoli scorrettezze commerciali che sarebbero state compiute da industriali tessili italiani a danno di importatori statunitensi;

2° in caso affermativo, quali provvedimenti intende adottare per tutelare la reputazione, il buon nome e gli interessi della Nazione.

Data l'urgenza ed in considerazione della chiusura estiva del Parlamento si chiede sollecita risposta scritta (1821).

RISPOSTA. — Premetto anzitutto che il ritardo con il quale rispondo alla interrogazione della S. V. onorevole è dovuto al fatto che ho ritenuto opportuno di far esperire diligenti indagini sui fatti denunciati non solo in Italia ma anche negli Stati Uniti presso gli uffici commerciali della nostra rappresentanza diplomatica.

Si è potuto così appurare che le notizie apparse sulla stampa sono sostanzialmente inesatte. Infatti, si è trattato di un solo caso di errore commesso da una ditta cotoniera nella fatturazione di merce esportata, originariamente destinata al Canada, ma in effetti venduta negli Stati Uniti; la questione è stata peraltro prontamente chiarita fra le parti interessate e non ha dato luogo ad alcun seguito.

I dati e le informazioni in possesso di questo Ministero circa l'andamento e lo sviluppo delle nostre esportazioni di velluti in U. S. A., che sono effettuate da poche ed importanti ditte, dimostrano che i rapporti con i clienti americani si mantengono ottimi e che tali ditte continuano a ricevere lusinghiere attestazioni di soddisfazione per le merci da esse fornite.

Fatti del genere di quello già accennato e di qualche sporadica divergenza fra compratore e venditore possono evidentemente accadere nello svolgimento della normale attività commerciale. Nel caso specifico è però da escludere assolutamente che essi abbiano avuto conseguenze sui rapporti con i compratori americani, e pertanto le notizie apparse sulla

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

stampa hanno di molto esagerato i fatti rappresentando una situazione che non trova riscontro nella realtà.

Il Ministro
LA MALFA.

CARBONI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere:

1° se durante il suo recente soggiorno negli Stati Uniti d'America abbia discusso con gli organi competenti le questioni riguardanti l'importazione sul mercato americano del formaggio pecorino sardo e quali siano le risposte ottenute;

2° quali possibilità abbia il prodotto caseario sardo in tale mercato;

3° quali provvedimenti abbia preso il Governo per utilizzare le quote assegnate e per assicurare l'accoglimento di esse negli Stati Uniti d'America (1876).

RISPOSTA. — Com'è noto all'onorevole interrogante con ordinanza — entrata in vigore il 9 agosto — viene sottoposta a contingentamento l'importazione di formaggi da qualsiasi provenienza, destinati al consumo americano. Con tale ordinanza l'importazione di formaggi negli Stati Uniti non dovrà superare la media delle importazioni del triennio 1948-50; ciascun importatore americano potrà sdoganare negli ultimi cinque mesi del 1951 5/12 in dicembre dei quantitativi importati durante il triennio di riferimento documentabili sulla base delle bollette doganali.

Non appena avuta notizia di tale provvedimento, la nostra Ambasciata a Washington ha provveduto a protestare presso il Dipartimento di Stato ed il Dipartimento dell'agricoltura contro l'adozione di misure limitatrici all'importazione dei prodotti caseari che colpiscono importanti e tradizionali correnti dell'esportazione italiana verso gli Stati Uniti, facendo presente che queste nostre operazioni risultano tuttora in fase di ripresa a seguito dell'interruzione provocata dalla guerra e che pertanto l'adozione di quote di importazione riferite alla media dell'ultimo triennio, hanno l'effetto di impedire ogni ulteriore possibilità di sviluppo di queste tipiche esportazioni ita-

iane, sviluppo che sarebbe invece tanto necessario dato il persistente forte *deficit* della bilancia commerciale e valutaria tra i due Paesi.

È stato inoltre fatto rilevare che con la limitazione di tali importazioni si riducono in sostanza le possibilità per l'Italia di acquisizione di valuta pregiata indispensabile soprattutto per il pagamento di altre derrate agricole americane (grano, cotone, ecc.) che trovano appunto nel nostro Paese uno dei maggiori mercati di assorbimento e la cui esportazione interessa vasti e fondamentali settori dell'economia americana.

Per quanto riguarda l'azione svolta da parte italiana per ottenere la revoca del provvedimento in parola, alle note formali di protesta presentate dall'Ambasciata italiana a Washington, vanno aggiunti una formale protesta diretta alla locale Ambasciata degli Stati Uniti e l'intervento presso il Capo della Missione E.C.A., che ha trasmesso a Washington il nostro punto di vista vivamente appoggiandolo.

Debbo aggiungere che l'azione finora svolta dal nostro Governo e dagli altri Paesi interessati, con l'appoggio anche delle categorie commerciali americane interessate all'importazione dei formaggi, ha portato alla presentazione, al Congresso di Washington, di un progetto di legge per l'annullamento del provvedimento, progetto che è all'esame di apposito sottocomitato, il quale ha già raccolto il punto di vista dei rappresentanti delle principali organizzazioni commerciali, tutte concordi nella richiesta dell'immediata revoca dei contingenti.

In occasione della mia visita in America ho approfittato di una riunione tenuta presso il Dipartimento di Stato per risollevarne la questione ed ho potuto così avere conferma che l'Amministrazione americana è incondizionatamente contraria al contingentamento, e spera, quanto meno, di limitare l'incidenza del provvedimento con l'esclusione di tutti i formaggi prodotti con il latte di pecora, che presentano un particolare interesse per l'Italia.

Comunque, a prescindere dall'azione tendente alla revoca del provvedimento, è ancora sul tappeto il problema della determinazione dei criteri per l'applicazione del contingentamento ed in tale sede abbiamo chiesto formal-

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

mente che il periodo base per la valutazione dei contingenti di importazione dall'Italia venga spostato all'ultimo anno, terminato il 30 giugno 1951, in modo da evitare che le importazioni dall'Italia vengano ridotte sensibilmente dall'attuale livello.

Tutta la questione è pertanto in piena trattazione e posso assicurare l'onorevole interrogante che viene seguita da parte nostra con il massimo impegno.

Il Ministro
LA MALFA.

CASO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premessa l'utilità dei corsi di insegnamento elementare popolare e contro l'analfabetismo; premesso che gli insegnanti che vi prestano servizio esplicano funzione istruttiva ed educativa simile a quella dei loro colleghi incaricati e supplenti — l'interrogante chiede conoscere se l'onorevole Ministro non ritenga equo ed opportuno elevare l'emolumento a tutto oggi corrisposto agli insegnanti incaricati nelle scuole popolari in lire 10.000 mensili, non rispondenti queste ultime al prestigio dell'insegnamento ed alle necessità economiche di una classe che presta la propria opera per il potenziamento e la valorizzazione della scuola (1850).

RISPOSTA. — Il Ministro della pubblica istruzione concorda in pieno con l'onorevole interrogante circa la utilità dei corsi di scuola popolare, essendosene fatto propugnatore, ma non vede come sia possibile elevare la misura degli emolumenti corrisposti agli insegnanti, una volta che con la somma stanziata in bilancio per la scuola popolare occorre far fronte a tutti gli oneri che la istituzione comporta.

Sta di fatto che, per aumentare la misura degli emolumenti in parola, sarebbe necessario aumentare le ore di insegnamento, la qual cosa, però, ferma restando la somma complessiva stanziata in bilancio, comporterebbe necessariamente una riduzione dei corsi, con quali conseguenze agli effetti della perdurante disoccupazione magistrale è facile immaginare.

Per risolvere la situazione non rimarrebbe quindi che aumentare lo stanziamento per

l'educazione popolare. Finora, però, non è stato possibile, per difficoltà di bilancio ottenere tale aumento.

Assicuro, in ogni caso, l'onorevole interrogante che non sarà lesinato alcuno sforzo nell'intento di incrementare la dotazione dei corsi di scuola popolare.

Il Ministro
SEGNI.

DE GASPERIS. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere: 1° quali provvedimenti intende adottare per venire incontro alle popolazioni agricole della Marsica colpite recentemente da un violentissimo nubifragio, che in molte zone ha quasi distrutto i prodotti agricoli; 2° se — come da più parti ripetutamente è stato richiesto — non ritenga opportuno proporre la costituzione di un « fondo di solidarietà nazionale » che, in caso di dolorose contingenze, dovrebbe fornire i mezzi per lenire i danni arrecati alle popolazioni colpite (1769).

RISPOSTA. — Non esistono oggi disposizioni di legge le quali consentano a questo Ministero di attuare specifici interventi in favore delle aziende agricole danneggiate da alluvioni, frane, grandinate, ecc. e spesso la scarsità dei mezzi finanziari disponibili impedisce anche di concedere alle aziende colpite quei benefici e quelle agevolazioni che sono previste da altre leggi dirette a promuovere lo sviluppo della produttività delle aziende.

Tuttavia questo Ministero non ha tralasciato di attuare dove è stato possibile qualche indiretta forma di soccorso, suggerendo ai dipendenti Ispettorati provinciali di accordare alle aziende danneggiate, una preferenza nella concessione dei contributi previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 1° luglio 1946, n. 31.

Ma questa specie di intervento, a parte le disposizioni dianzi accennate, derivanti dalle disponibilità finanziarie, non può esplicarsi se non dove occorrono, per rimuovere i danni, opere di sistemazione dei terreni e di ripristino di piantagioni arboree (nel caso di alluvioni, smottamenti, frane, ecc.) e richiede, inoltre,

che il danneggiato si assuma una parte della spesa.

Comunque per la provincia di Aquila cui l'interrogazione si riferisce, nella quale ha applicazione la legge stralcio, esiste ora una disponibilità di lire 1.625.000, per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 1 della legge n. 31, somma corrispondente ad un quarto dei fondi assegnati e che era stata in un primo tempo accantonata per la concessione di contributi a favore degli assegnatari di terreni scorporati.

Con circolare in corso di diramazione vengono impartite disposizioni all'Ispettorato provinciale dell'agricoltura, perchè detta disponibilità sia destinata per l'accoglimento delle domande di contributo con precedenza assoluta di quelle avanzate dalle aziende danneggiate dal maltempo per l'esecuzione di lavori di ripristino della coltivabilità di terreni e delle alberature danneggiate o distrutte.

Questo Ministero ha anche interessato recentemente i Ministeri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici e del lavoro, al fine di raggiungere un opportuno coordinamento delle iniziative che possono essere disposte dalle diverse Amministrazioni in occasione di danneggiamenti causati da avversità meteorologiche, in modo da ottenere attraverso l'intesa e l'azione comune risultati migliori.

Per quanto di competenza del Ministero delle finanze, occorre tener presente che non è possibile ottenere sgravi o moderazioni di imposte a favore dei danneggiati, perchè solo in casi eccezionali, e sotto condizioni tassativamente determinate, le leggi autorizzano la concessione di simili benefici.

Infatti le accennate avversità climatiche sono considerate come un rischio connaturato all'impresa agricola, di cui pertanto è già tenuto calcolo ai fini della determinazione del reddito imponibile. Ed in verità esse costituiscono eventi accidentali, ma tuttavia prevedibili, contro i quali non manca la possibilità di cautelarsi.

Soltanto nel caso che i danni rivestano carattere duraturo ed abbiano perciò determinato eventualmente la perenzione totale o parziale dei fondi o la perdita totale della loro potenzialità produttiva, oppure la sostituzione di una qualità di coltura con altre di minore red-

dito imponibile, gli interessati potranno chiedere ed ottenere la diminuzione dell'estimo catastale, a norma dell'articolo 43 del testo unico 8 ottobre 1941, n. 1772.

Il Ministero delle finanze ha reso noto, comunque, che nel disegno di legge concernente le norme sulla perequazione tributaria erano state proposte agevolazioni a favore dei contribuenti colpiti da infortuni tellurici ed atmosferici, ma che i relativi articoli furono stralciati dal provvedimento, convertito poi nella legge 11 gennaio 1951, n. 25, perchè sembrò più opportuno far trovare posto a queste norme in disposizioni di carattere generale per gli infortuni predetti.

Al riguardo, è già stato predisposto il relativo schema di disegno di legge che sarà al più presto presentato al consiglio dei Ministri.

Il Ministro
FANFANI.

FILIPPINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se una recente circolare del Prefetto di Pesaro, che richiama l'attenzione dei Sindaci a negare l'uso dei luoghi pubblici (piazze, giardini) per manifestazioni varie dei Partiti politici, debba intendersi nel senso di limitare l'uso del suolo pubblico quando le manifestazioni abbiano una notevole durata e siano accompagnate da particolari impianti, attrezzature, impedimento al traffico dei cittadini, ecc., il che può immutare il carattere e la destinazione del luogo libero a tutti, oppure se s'intenda di consentire una limitazione dell'esercizio del diritto di riunione nei luoghi pubblici anzidetti, rendendone arbitra e responsabile l'autorità del Sindaco; nel qual caso, e ove la circolare altro non dica, sembra evidente che si verrebbero a violare le disposizioni contenute nell'articolo 17 della Costituzione, in cui le riunioni in luogo pubblico non hanno altra limitazione se non quella per motivi comprovati di sicurezza e di incolumità pubblica (1842).

RISPOSTA. — Questo Ministero ritiene che nessuna norma della Costituzione o di altra legge positiva riconosce la pretesa di un partito politico di voler monopolizzare, per propri

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

fini particolari, l'uso di piazze, giardini e parchi pubblici che per loro stessa natura sono destinati al godimento della generalità dei cittadini.

Le disposizioni impartite, anche a seguito di proteste dei cittadini lesi, per far cessare un così grave abuso dei beni pubblici, malamente tollerate pel passato, debbono considerarsi pienamente legittime.

Il Ministro
SCELBA.

GORTANI. — *Ai Ministri dell'industria e del commercio e dei trasporti.* — Per sapere come mai, a distanza di oltre due mesi, non sia stato ancora imbrigliato il grande soffione di Larderello entrato in eruzione il 19 luglio; e come non ci si sia preoccupati di non lasciar disperdere l'energia di centinaia di tonnellate all'ora di vapore, provenienti da una sorgente che per quanto presumibilmente assai cospicua non può essere considerata inesauribile (1854).

RISPOSTA. — Il soffione, entrato in eruzione il 19 luglio, ha la portata di oltre 300.000 chilogrammi/ora, assolutamente eccezionale e non prevedibile in relazione alle portate medie degli altri soffioni finora esplosi a Larderello.

La tubazione per imbrigliare il soffione è in corso di costruzione. Si tratta di un'opera di vasta mole e di alto costo e precisamente di una tubazione di ferro di cm. 65 di diametro lunga oltre 1.200 metri che deve essere posata in terreno accidetato, su cavalletti di ferro ammassati a basamenti di calcestruzzo da gettare in posto.

È da considerare, inoltre, che l'approvvigionamento delle lamiera dello spessore richiesto e delle dimensioni volute per la costruzione della tubazione ha presentato e presenta tuttora delle gravi difficoltà. Tuttavia l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha messo a disposizione circa 70 tonnellate di lamiera che aveva nei propri magazzini.

Nè, d'altra parte, la tubazione poteva essere costruita in anticipo, non potendosi prevedere la portata del pozzo in lavoro e quindi il diametro del tubo da adottare e il tipo delle fondazioni da costruire; onde nessuna opera

preparatoria sarebbe stata opportuno eseguire, perchè se il pozzo fosse risultato sterile, tutte le spese incontrate non avrebbero fatto altro che aumentare la perdita.

Si ritiene opportuno aggiungere che da quando si è iniziato lo sfruttamento delle forze endogene di Larderello, nessun soffione è mai stato chiuso, in quanto la chiusura di un pozzo (specialmente se di notevole portata), può dare luogo, per l'altissima pressione che si verrebbe a stabilire nel pozzo stesso, a fenomeni di infiltrazione del vapore, sotto forte pressione, in fratture e strati sterili, con conseguenze imprevedibili, nonchè ad assai probabili potenti esplosioni superficiali con strappamento dei tubi di rivestimento del pozzo e delle saracinesche di chiusura, con gravissimo pericolo per le persone e le cose.

Sono tuttavia in corso studi ed è a buon punto l'approvvigionamento di materiali adatti per una prova di chiusura di pozzo di portata media, giacchè non sarebbe prudente, allo stato delle possibilità attuali, provare a chiudere un soffione avente una portata di oltre 300 mila Kg/ora alla pressione di 7 ata, come è quello di cui si tratta.

Si confida che quanto sopra esposto sia sufficiente a documentare l'interessamento posto dagli organi della Società per una sollecita utilizzazione del vapore.

Il Ministro
MALVESTITI.

LOCATELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non crede giusto ed opportuno soprassedere all'applicazione delle nuove aliquote per la tassa di famiglia, che fanno perdere miliardi ai Comuni grandi, e somme ingenti ai medi e ai piccoli.

D'altra parte, la tassa di famiglia è l'unica tassa progressiva, ed è il cespite migliore e più sicuro per i comuni; se viene diminuita, la normale funzione amministrativa risentirà gravissimi danni e metterà molti comuni in grandi ed insormontabili difficoltà (1825).

RISPOSTA. — La moderata graduazione dei redditi e delle aliquote corrispondenti, agli effetti della imposta di famiglia, quale risulta dall'articolo 44 della legge 11 gennaio 1951,

n. 25, contenente norme sulla perequazione tributaria e sul rilevamento fiscale straordinario, deve essere considerata nel quadro del riassetto della imposizione diretta statale, risultante dalla legge stessa. In effetti, mentre la finanza si impegnava a porre su nuove basi i suoi rapporti con i contribuenti, si doveva, necessariamente, smobilitare l'impalcatura delle aliquote, che ha rappresentato sinora l'ostacolo più forte dell'adeguamento dei redditi fiscali ai redditi reali.

Il problema ora cennato investiva anche l'imposta di famiglia; donde la convenienza di introdurre una norma come quella contenuta nell'articolo 44 della legge n. 25.

È mio fermo convincimento che — dopo una fase di assestamento iniziale — i Comuni potranno nuovamente raggiungere un sufficiente gettito dell'imposta di famiglia.

Avvenuta la prima concreta applicazione dell'articolo 44 della legge di perequazione tributaria 11 gennaio 1951, n. 25, si esaminerà se e quali provvedimenti dovranno essere eventualmente adottati correlativamente all'andamento dell'imposta.

Il Ministro
VANONI.

LOCATELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritenga giusto ed opportuno ritornare, nel progetto per le locazioni che sta elaborando, « ai criteri giustamente ristrettivi delle precedenti disposizioni in materia (art. 8 del decreto legislativo 13 dicembre 1947, n. 1461, e articolo 29, n. 2, del decreto legislativo 12 ottobre 1945, n. 669) allo scopo di fissare, per l'esercizio delle facoltà di sfratto da parte dei nuovi proprietari di stabili, una data che costituisca il limite retroattivo oltre il quale la facoltà stessa non possa più essere esercitata ».

La legge attuale (art. 7) ha fatto sorgere una fungaia deplorabile di Società immobiliari che, specialmente nelle grandi città (Milano, Roma, Napoli, Genova, Torino, ecc.) sfrattano migliaia e migliaia di inquilini con atto assolutamente inumano (1869).

RISPOSTA. — In relazione alla sua interrogazione riguardo alle locazioni degli immobili

urbani, annunciata al Senato della Repubblica il 4 corrente, reputo opportuno fare presente che l'articolo 29, n. 2, del decreto legislativo 12 ottobre 1945, n. 669, e l'articolo 8 del decreto legislativo 13 dicembre 1947, n. 1461, subordinavano la possibilità, per il locatore, di agire al fine di riavere l'immobile, alla circostanza che questo fosse stato acquistato prima della data del 24 marzo 1942; l'articolo 7 della nuova legge 23 maggio 1950, n. 253, permette invece l'esercizio di detta azione quando siano decorsi tre anni dall'acquisto dell'immobile (o diciotto mesi, se si tratta di sfrattati, sinistrati, profughi o pensionati), senza più riprodurre l'anzidetto limite della data fissa.

Ora, non sembra opportuno ritornare al criterio anteriore perchè in contrasto con la minore rigidità del regime vincolistico, quale risulta dalle discussioni avvenute nel Parlamento sul disegno di legge, divenuto poi la citata legge 23 maggio 1950 ed, in particolare, delle relazioni delle Commissioni speciali di ciascuna Camera.

Nè sembra che dal principio legislativo attualmente vigente possa derivare la conseguenza, lamentata nell'interrogazione, di società immobiliari che, nelle grandi città, sfrattino migliaia di inquilini, perchè nei riguardi di questi ultimi, e cioè dei conduttori di immobili adibiti ad uso di abitazione, è consentito lo sfratto, per necessità, soltanto nell'ipotesi di necessità di abitazione (art. 4, n. 1, legge 23 maggio 1950, n. 253). Ora è noto come, per giurisprudenza costante ed in conformità, del resto, ad una logica interpretazione della norma e del termine « abitazione », questa necessità di abitazione non riguardi le società e gli enti in genere, ma si riferisce alle sole persone fisiche.

Non potrebbe quindi verificarsi il caso di società, immobiliari od altre, che abusassero dell'attenuazione del limite in questione, acquistando immobili e sfrattando conduttori di case di abitazione; esse potrebbero soltanto agire per la necessità di esercitare la propria normale attività, nei riguardi degli immobili adibiti ad uso diverso dell'abitazione; e non sembra che in questa possibilità siano ravvisabili apprezzabili inconvenienti.

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

Ad ogni modo è in corso di elaborazione il disegno di legge per la disciplina delle locazioni a decorrere dal 1° gennaio 1952 ed in tale sede potranno essere vagliate e discusse le eventuali proposte di modificazione della legge vigente.

Il Ministro
ZOLI.

LONGONI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se l'Amministrazione non intenda di fornire all'Intendenza di finanza di Milano i fondi indispensabili al pagamento dei rimborsi di drawback e imposta di fabbricazione per esportazioni di filati e tessuti di cotone, almeno di quelli che siano in sofferenza da parecchi mesi (1832).

RISPOSTA. — Con legge 3 gennaio 1947, n. 1, venne istituita l'imposta di fabbricazione sui filati e con la legge 18 febbraio 1949, n. 27 venne stabilito, fra l'altro, la restituzione del predetto tributo sui filati e sui manufatti tessili esportati. Tali disposizioni prevedevano la emissione di appositi ordini di accreditamento a favore degli Intendenti di finanza entro il limite massimo di lire 100 milioni. Poichè tale limite si è rivelato insufficiente ad assicurare la regolare restituzione delle somme dovute agli interessati si sono verificati ritardi che hanno dato luogo a lamenti.

Pertanto, allo scopo di poter far luogo alla sollecita restituzione dei diritti percepiti sui filati e sui manufatti tessili esportati, è stato presentato al Senato il disegno di legge 8 agosto c. a. (Atto parlamentare n. 1821) concernente l'aumento del limite di somma prevista per l'emissione degli ordini di accreditamento per la restituzione di imposte e tasse indebitamente percepite e di diritti su prodotti che si esportano.

Con tale disegno di legge, in corso di approvazione da parte del Parlamento, il limite suaccennato è elevato da 100 a 500 milioni, e si spera di poter così eliminare gli inconvenienti che attualmente si verificano.

Il Ministro
VANONI.

LOPARDI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non intenda disporre la pronta sospensione della revoca delle concessioni intimate ai frontisti dei tratturi dal Commissario della reintegra di Foggia, con particolare riguardo alla zona Lanciano-Cupello.

E ciò con riferimento al divieto fatto dal predetto Commissario a tutti gli attuali concessionari di coltivare il terreno per l'annata agricola 1951-52 mentre la concessione vigente scade non prima del prossimo 1952.

La diffida suaccennata accresce il disagio economico degli interessati, suscitandone il più vivo malcontento. Pertanto ragioni di stretto diritto, non meno che di opportunità, consigliano la sollecita revoca del lamentato provvedimento (1833).

RISPOSTA. — Occorre premettere che la concessione di suoli tratturali a scopo cerealicolo non è contemplata da alcuna disposizione di legge.

Solo in via eccezionale e per fronteggiare le accresciute necessità granarie fu consentita, durante il periodo bellico, la coltivazione cerealicola dei suoli ritenuti esuberanti agli usi armentizi e stradali, mediante concessioni precarie a favore di cooperative agricole e di proprietari frontisti.

Successivamente i braccianti agricoli ex combattenti, reduci, disoccupati hanno chiesto la concessione di zone tratturali per coltivazione cerealicola.

L'Amministrazione, per andare incontro ai desideri di dette categorie, ha ravvisato l'opportunità di aderire gradatamente alle richieste a tal fine presentate, assegnando in un primo tempo le zone tratturali disponibili e, in un secondo momento, quelle che si rendevano libere per scadenze delle concessioni assentite ai proprietari frontisti o a seguito di frazionamento delle zone concesse, che fossero di vasta superficie.

Ma tali disponibilità non erano sufficienti a soddisfare le continue, pressanti e numerose richieste, con le quali appartenenti alle accennate categorie, con l'appoggio delle rispettive organizzazioni sindacali, chiedevano di subentrare ai concessionari proprietari frontisti, anche prima dello scadere dei contratti.

L'Amministrazione, quindi, allo scopo di accontentare il maggior numero di richiedenti e di procedere ad una equa ripartizione delle zone, ha disposto in taluni casi la revisione dei contratti in atto, o la revoca anticipata delle concessioni di zone estese, avvalendosi, all'uopo, delle apposite clausole contenute nei contratti stessi.

Per quanto concerne particolarmente le revocche per la zona tratturale Lanciano-Cupello, il Commissariato per la reintegra dei tratturi in Foggia non ha adottato criteri difformi da quelli riferiti.

L'Amministrazione non ravvisa quindi l'opportunità di sospendere la revoca delle concessioni assentite ai frontisti per detta zona, in quanto un provvedimento del genere provocherebbe maggiori malcontenti di quelli suscitati dalla revoca fra i concessionari e, questa volta, da parte di una categoria maggiormente meritevole di considerazione, quale quella dei contadini disoccupati.

Il Ministro
FANFANI.

LOPARDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere da quali considerazioni sia stato ispirato il provvedimento che ha soppresso la fermata del treno n. 776 transitante alla stazione di Cerchio alle ore 2,07.

La detta fermata, stabilita da molti anni, è stata soppressa solo di recente, senza che ricorressero apprezzabili ragioni di servizio, e con vivo disappunto della popolazione della zona.

Infatti, per essere la stazione di Cerchio equidistante dai centri abitati dei tre comuni di Cerchio, Aiello e Collarmele, l'anzidetta fermata era di notevole utilità a tutti gli abitanti di quella vasta zona, essendo il servizio viaggiatori intensificato dalla notevole produzione agricola fucense, prevalentemente di cereali e patate.

Ne è da dimenticare che di tutti gli altri treni nel tratto Roma-Sulmona, dopo le 15,34, uno ha la qualifica di « rapido » ed ha brevi fermate soltanto in quattro principali stazioni sulle quaranta della linea e gli altri sono tutti limitati fino ad Avezzano e cioè prima di inol-

trarsi nella zona immediatamente successiva, in cui sono appunto ubicati i tre comuni di Aiello, Cerchio e Collarmele, oltrechè l'altro, importantissimo per popolazione e traffico, di Celano, che fa servizio anche per il limitrofo comune di Ovindoli.

D'altro canto la fermata soppressa era di mezzo minuto appena, e non si comprende come essa potesse perturbare il servizio ferroviario della zona.

Si chiede pertanto che, per tutte le susposte considerazioni, l'onorevole Ministro, voglia disporre che — accogliendo i voti di tutta la popolazione della Marsica ed in particolare modo dei tre Comuni anzidetti, di cui si sono fatti interpreti ufficialmente con reiterate istanze i sindaci rispettivi presso gli organi competenti — sia ripristinata la fermata del treno n. 776 alla stazione di Cerchio, in conformità di quanto avveniva fino alle improvide modificazioni disposte con il lamentato provvedimento (1834).

RISPOSTA. — Come è noto alla S. V., il treno n. 776 realizza l'unica comunicazione celere notturna fra Roma ed il versante Adriatico della zona di Pescara, fermando soltanto nelle località più importanti del percorso.

La soppressione di fermate, disposta nei riguardi di alcune stazioni, fra cui Cerchio, è stata attuata in seguito alla necessità di accelerare la marcia del treno suddetto, vincolato per orario alla coincidenza in Pescara con il treno n. 156, con il quale proseguono le carrozze in servizio diretto Roma-Ancona.

Il provvedimento sopraccennato trova la sua ragione altresì nella opportunità di non anticipare la partenza da Roma del treno in discussione e nella constatazione dello scarso movimento di viaggiatori verificatosi nella località di cui trattasi nel periodo in cui il treno stesso vi fermava.

L'assegnazione di ulteriori fermate, oltre quelle già previste in orario — in quanto un provvedimento in tal senso non potrebbe, se adottato, essere limitato alla stazione di Cerchio — determinerebbe il venir meno, nel treno suddetto, della caratteristica di comunicazione celere e ne pregiudicherebbe la marcia, percorrendo esso una linea a semplice binario, mentre, d'altra parte, data l'ora di transito

di esso in Circhio in piena notte, si ha motivo di ritenere che il movimento viaggiatori, per quanto già detto, specie nella stagione invernale, sarebbe talmente scarso da non giustificare la fermata stessa.

Nella stagione estiva, invece, fino al 15 settembre, nei giorni precedenti ai festivi, in cui il movimento viaggiatori poteva essere tale da esigerlo, è stato prolungato fino a Pescina, per venire incontro alle istanze rivolte, il treno n. 1892, in partenza da Roma alle 18,30 e normalmente limitato ad Avezzano, in modo da dare la possibilità di raggiungere in serata le località fra Avezzano e Pescina, fra cui anche Circhio.

Per le considerazioni suesposte mi spiace pertanto di non poter accogliere l'istanza della S. V. onorevole.

Il Ministro
MALVESTITI.

MENGHI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando potrà essere aperta al pubblico traffico la strada litoranea che abbraccia Ostia Lido ad Anzio (strada di bonifica dell'Agro Romano n. 89).

Il progetto per la strada in parola venne redatto dall'Ufficio speciale del Genio civile per il Tevere e l'Agro Romano nel 1938; i lavori di costruzione iniziati nel 1940, sospesi durante la guerra e ripresi nel 1946, sono oggi in avanzatissimo stato (sono stati eseguiti tutti i movimenti di terra per la formazione del corpo stradale, tutte le opere d'arte e gran parte della massicciata). Da una ulteriore sospensione dei lavori o dalla mancanza di manutenzione deriverebbe il deperimento delle opere già costruite, mentre la definitiva sistemazione del tronco stradale porterebbe valido incremento alla vita agricola della zona e soprattutto al turismo.

È infatti da tenere presente che:

1° tale strada è la naturale prosecuzione della strada statale n. 8 (Via del Mare) e rappresenta il tronco di congiunzione con altro tratto di strada, pure litoraneo, che congiunge Anzio con l'abitato di San Felice Circeo;

2° con la successiva costruzione di piccoli tratti (di allacciamento all'Aurelia e all'Appia) si potrebbe avere una magnifica litoranea tirrenica analoga a quella adriatica;

3° tra Ostia ed Anzio, e quindi lungo il tracciato della strada in oggetto, stanno sorgendo nuovi centri balneari per i quali è da prevedere un notevole sviluppo (1489).

RISPOSTA. — I lavori di costruzione della strada litoranea Ostia Lido-Anzio (strada di bonifica dell'Agro Romano n. 89) furono effettivamente iniziati con fondi di questo Ministero, dato che la strada stessa era originariamente compresa nel piano di viabilità per il bonificamento agrario dell'Agro Romano.

Sono stati eseguiti i movimenti di terra per la formazione del corpo stradale, parte della massicciata ed alcuni manufatti, ma per completare l'opera ed aprire la strada al transito occorre ancora una spesa di circa 140 milioni.

Questo Ministero ha dovuto però sospendere ogni suo ulteriore intervento, poichè i programmi di bonifica svolti dopo il 1948 sono stati finanziati con i fondi E.R.P., il cui impiego per la parte destinata all'agricoltura era limitata ad opere di stretto ed evidente interesse agricolo.

La strada n. 89, invece, pur essendo compresa nel piano viabile per la bonifica dell'Agro Romano, ha perduto oggi tale funzione, avendo ormai le caratteristiche di vera e propria strada statale, per i diretti e facili allacciamenti di essa con la via del Mare, con l'Aurelia e con l'Appia, e per la funzione che verrà ad assolvere, di grande strada litoranea di notevole interesse turistico-balneare.

In tale situazione il problema non può essere facilmente risolto sul piano della bonifica, le cui assegnazioni, di fronte alle numerose esigenze strettamente inerenti al settore della bonifica, dovranno essere impiegate seguendo sempre più rigidamente il criterio di finanziare quelle opere che più propriamente si inseriscono nel quadro dei programmi di bonifica.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'altra parte ha fatto presente di non poter provvedere al finanziamento dei lavori di completamento della strada in parola, in quanto essi non sono

stati inclusi nel piano delle opere da eseguire in base alla legge 10 agosto 1950, n. 647.

Questo Ministero che già aveva svolto il suo interessamento presso il Comitato dei Ministri per le aree depresse dell'Italia centro-settentrionale, ha rinnovato le sue premure al Presidente di detto Comitato, per la inclusione dei lavori di completamento della strada n. 89, tra quelli da finanziarsi con i fondi stanziati con la citata legge n. 647.

Il Ministro
FANFANI.

MERLIN Angelina. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se intende disporre efficaci aiuti ai danneggiati dal recente maltempo che ha imperversato in alcune località del Basso Polesine.

L'interrogante rileva la necessità di un sollecito intervento, trattandosi di una zona dove la miseria rende più aspra che altrove l'esistenza di migliaia di braccianti e perciò più sensibili sono le conseguenze degli avvenuti disordini meteorologici (1770).

RISPOSTA. — Non esistono oggi disposizioni di legge le quali consentano a questo Ministero di attuare specifici interventi in favore delle aziende agricole danneggiate da alluvioni, frane, grandinate, ecc. e spesso la scarsità di mezzi finanziari disponibili impedisce anche di concedere alle aziende colpite quei benefici e quelle agevolazioni che sono previste da altre leggi dirette a promuovere lo sviluppo della produttività delle aziende.

Tuttavia questo Ministero non ha tralasciato di attuare dove è stato possibile qualche indiretta forma di soccorso, suggerendo ai dipendenti Ispettorati provinciali di accordare, alle aziende danneggiate, una preferenza nella concessione dei contributi previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 1° luglio 1946, n. 31.

Ma questa specie di intervento, a parte le disposizioni dianzi accennate, derivanti dalle disponibilità finanziarie, non può esplicarsi se non dove occorrono, per rimuovere i danni, opere di sistemazione dei terreni e di ripristino di piantagioni arboree (nel caso di alluvioni, smottamenti, frane ecc.) e richiede, inoltre, che il danneggiato si assuma una parte della spesa.

Comunque per la provincia di Rovigo cui l'interrogazione si riferisce, nella quale ha applicazione la legge stralcio, esiste ora una disponibilità di lire 10.000.000, per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 1 della legge n. 31, somma corrispondente ad un quarto dei fondi assegnati e che era stata in un primo tempo accantonata per la concessione di contributi a favore degli assegnatari di terreni scorporati.

Con circolare in corso di diramazione vengono impartite disposizioni all'Ispettorato provinciale dell'agricoltura, perchè detta disponibilità sia destinata per l'accoglimento delle domande di contributo con precedenza assoluta di quelle avanzate dalle aziende danneggiate dal maltempo per l'esecuzione di lavori di ripristino della coltivabilità di terreni e delle alberature danneggiate o distrutte.

Questo Ministero ha anche interessato recentemente i Ministeri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici e del lavoro, al fine di raggiungere un opportuno coordinamento delle iniziative che possono essere disposte dalle diverse Amministrazioni in occasione di danneggiamenti causati da avversità meteorologiche, in modo da ottenere attraverso l'intesa e l'azione comune, risultati migliori.

Per quanto di competenza del Ministero delle finanze, occorre tener presente che non è possibile ottenere sgravi o moderazioni di imposte a favore dei danneggiati, perchè solo in casi eccezionali, e sotto condizioni tassativamente determinate, le leggi autorizzano la concessione di simili benefici.

Infatti le accennate avversità atmosferiche sono considerate come un rischio connaturato all'impresa agricola, di cui pertanto è già tenuto calcolo ai fini della determinazione del reddito imponibile. Ed in verità esse costituiscono eventi accidentali, ma tuttavia prevedibili, contro i quali non manca la possibilità di cautelarsi.

Soltanto nel caso che i danni rivestano carattere duraturo ed abbiano perciò, determinato eventualmente la perenzione totale o parziale dei fondi e la perdita totale della loro potenzialità produttiva, oppure la sostituzione di una qualità di coltura con altre di minor reddito imponibile, gli interessati potranno chiedere ed ottenere la diminuzione

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

dell'estimo catastale, a norma dell'articolo 43 del testo unico 8 ottobre 1941, n. 1772.

Il Ministero delle finanze ha reso noto, comunque, che nel disegno di legge concernente le norme sulla perequazione tributaria erano state proposte agevolazioni a favore dei contribuenti colpiti da infortuni tellurici ed atmosferici, ma che i relativi articoli furono stralciati dal provvedimento, convertito poi nella legge 11 gennaio 1951 n. 25, perchè sembrò più opportuno far trovare posto a queste norme in disposizioni di carattere generale per gli infortuni predetti.

Al riguardo è già stato predisposto il relativo schema di disegno di legge che sarà al più presto presentato al Consiglio dei ministri.

Il Ministro
FANFANI.

MUSOLINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere i motivi per cui le commissioni degli usi civici, in specie quella di Catanzaro, procedono con estrema lentezza nella definizione delle vertenze in corso tra i Comuni usurpati dei beni demaniali e cittadini privati usurpatori; se non ritenga che tale lentezza non si traduca, se non nelle intenzioni, almeno in fatto in una collusione cogli usurpatori attuali, per cui ne deriva gravissimo danno economico, sia ai Comuni interessati, sia alle popolazioni di tali Comuni, specie nel periodo attuale in cui i beni usurpati costituiscono rendite cospicue di centinaia di milioni, i quali potrebbero sollevare la finanza dei Comuni suddetti con evidente utilità collettiva.

Se egli sia a conoscenza che tale lentezza — che oggi può definirsi secolare — è stata recentemente causa di gravi perturbazioni di ordine pubblico nel Comune di Cardeto (Reggio Calabria) dove una signora erede dei beni usurpati poté, allo stato degli atti ed in virtù di sentenza della Commissione specializzata del tribunale di Reggio Calabria, sfrattare dai fondi usurpati proprio i contadini che *ab antiquo* vantavano diritti di usi civici, determinando siffatta azione di sfratto il licenziamento e la miseria di numerose famiglie lavoratrici.

Se non ritenga opportuno, allo scopo di evitare i soprusi degli usurpatori, promuovere la costituzione nel Parlamento di una Com-

missione di vigilanza, avente lo scopo di controllo sull'andamento delle Commissioni degli usi civici per la sollecita evasione delle vertenze in corso.

L'interrogante fa rilevare che 19 Comuni nella sola provincia di Reggio Calabria attendono tale definizione (1813).

RISPOSTA. — Occorre chiarire in via preliminare che al riordinamento delle terre collettive ed alla liquidazione degli usi civici su terre private presiedono, con competenza in un gruppo di Province, magistrati aventi funzioni di ordine amministrativo e giudiziario e non « Commissioni locali ». Tali magistrati assumono la qualifica di Commissari per la liquidazione di usi civici.

Si deve riconoscere che, in talune Province, l'azione dei Commissariati per gli usi civici trova notevoli ostacoli che la rallentano non soltanto per la laboriosità degli accertamenti da eseguire, ma soprattutto per le vertenze, in sede giudiziaria, promosse dalle parti interessate. Ciò specie quando si tratti di restituire alla Amministrazione comunale o ad enti agrari terre abusivamente occupate da privati.

Circa gli atti in corso per il riordinamento degli usi civici in territorio del comune di Cardeto, si precisa che occupante abusiva di terre collettive di uso civico in quel territorio risulta la signora Auteri Francesca fu Pasquale. Però avendo quest'ultima prodotto opposizione contro la relazione peritale che accerta la usurpazione, il Commissariato per gli usi civici di Catanzaro ha dovuto istituire il giudizio ed ha fissato per la discussione del ricorso la data del 25 ottobre prossimo.

Le vertenze insorte fra l'attuale detentrica delle terre ed i suoi affittuari, che hanno dato luogo ad una sentenza di sfratto del tribunale di Reggio Calabria a danno di questi ultimi, sono del tutto estranee alla competenza del Commissariato per gli usi civici.

È evidente peraltro che, una volta definitivamente respinto il ricorso della Auteri e disposta la restituzione al Comune delle terre occupate, dovrebbero venir meno, perchè inficiati di illegittimità (anche a parte il disposto della sentenza di sfratto ricordata) i contratti agrari che fossero intervenuti fra l'Auteri stessa ed i contadini coltivatori,

Quelle terre infatti sono destinate ad essere ripartite (insieme ad altre disponibili) fra tutti gli aventi diritto del comune di Cardeto, senza alcun titolo di preferenza a favore dei precedenti affittuari delle terre abusivamente occupate.

Si è fatta presente al Commissario di Catanzaro la necessità di accelerare gli atti relativi alla sistemazione delle terre collettive di Cardeto, ma non si può accogliere la proposta di promuovere la costituzione di una Commissione parlamentare di controllo sulla attività dei Commissariati perchè (a parte le difficoltà di un utile funzionamento di tale organo sui dodici Commissariati per gli usi civici attualmente in attività) ciò implicherebbe un intervento, in contrasto con la Costituzione, su organi dell'ordine giudiziario.

Il Ministro
FANFANI.

MUSOLINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia vero che, a modifica di precedenti disposizioni per l'assegnazione degli alloggi INA-CASA, la Commissione centrale competente abbia impartito alle Commissioni provinciali disposizioni nuove.

In caso affermativo, se non creda opportuno disporre alla Commissione provinciale di Reggio Calabria, che ha già statuito una graduatoria con i criteri precedenti non più rispondenti e contrastanti con criteri di equità, la revoca di tale graduatoria e l'adeguamento di essa ai nuovi criteri della Commissione centrale recentemente deliberati (1856).

RISPOSTA. — Come è noto, l'articolo 37 del decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1949, n. 436, prevede tassativi criteri di preferenza per la formazione della graduatoria dei lavoratori aspiranti alla assegnazione di alloggi costruiti dalla Gestione INA-CASA.

Tali criteri sono determinati in base al bisogno dell'alloggio da parte dei lavoratori le cui domande, come prescritto, debbono essere divise in classi nell'ambito delle quali è previsto un punteggio.

Tali norme non sono modificabili che con altra disposizione.

In relazione alle esperienze compiute, essendosi osservato che i criteri sopraindicati erano suscettibili di perfezionamento ai fini di una graduatoria migliore, venne predisposto un provvedimento di modifica del predetto articolo 37.

Con tale provvedimento, che è ormai in via di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, è pure stabilito che, previa deliberazione del Comitato di cui all'articolo 1 della legge 28 febbraio 1949, n. 43, i nuovi criteri possono applicarsi anche ai bandi di prenotazione degli alloggi anteriormente pubblicati, semprechè non sia stata pubblicata sul foglio annunci legali della Provincia la graduatoria provvisoria, di cui all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1949, n. 340.

Per ciò che concerne Reggio Calabria, risulta già pubblicata sul foglio annunci legali della Provincia, in data 4 agosto 1951, la graduatoria provvisoria relativa a trenta alloggi siti in via Monsignor di Lorenzo e via Italia.

È evidente che tale graduatoria non può essere revocata perchè ciò contrasterebbe con la legge e con i diritti acquisiti dagli assegnatari.

Per le altre graduatorie in corso, il Comitato di attuazione della Gestione INA-CASA provvederà in una prossima riunione ad esaminare se i nuovi criteri debbansi applicare.

Il Ministro
RUBINACCI.

PASTORE (NEGARVILLE). — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se egli intende trattare con il Governo della Repubblica francese per ottenere almeno la rettificazione della frontiera italo-francese concernente il comune di Claviere, rettificazione indispensabile per la vita del Comune stesso, alla quale si sono dichiarate favorevoli le autorità e le popolazioni delle località francesi di confine e che era compresa nell'Accordo Bidault-Quaroni dell'8 luglio 1948 (1870).

RISPOSTA. — La mancata rettifica della frontiera italo-francese nella zona di Claviere è dovuta al fatto che l'Accordo Bidault-Quaroni dell'8 luglio 1948 non ha avuto appli-

cazione in seguito alla mancata ratifica di esso da parte della Commissione competente della Assemblea nazionale francese.

Contro la ratifica si sono in particolar modo pronunciati i rappresentanti dei tre allora maggiori partiti francese: comunisti, M.R.P. e socialisti.

Il Governo italiano sta predisponendo degli ulteriori negoziati con il Governo francese e spera si riesca ora, attraverso nuove intese, ad alleviare gli inconvenienti che, dal punto di vista economico e turistico, derivano al comune di Clavière dal confine fissato dal Trattato di pace.

Il Sottosegretario di Stato
TAVIANI.

PISCITELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se (data la giurisprudenza consolidata dalla Suprema Corte di cassazione, che ha dichiarato inapplicabili le disposizioni dell'articolo 846 del Codice civile fino a quando l'Amministrazione non abbia — a norma dell'articolo 847 — determinato, distintamente per zone, l'estensione della minima unità culturale) ha preso o intenda prendere una iniziativa, per indurre l'Amministrazione competente a provvedere sollecitamente onde possa rendersi operante la norma di diritto pubblico diretta ad arrestare l'esiziale processo di polverizzazione della proprietà terriera (1862).

RISPOSTA. — Il principio della minima unità culturale, sancito nell'articolo 846 del Codice civile, non ha potuto avere finora concreta attuazione, non essendo state ancora emanate le norme legislative regolatrici dei criteri per la determinazione, nelle varie zone, della minima unità culturale, ai sensi del successivo articolo 847.

Tali norme, invero, sono collegate con la riforma agraria, che dovrà essere attuata secondo i principi fissati nell'articolo 44 della Costituzione e, in parte, sono anche connesse all'ordinamento sindacale, che, com'è noto, è tuttora in corso di elaborazione.

In questo stato di cose non sembra possibile che le norme sulla minima unità culturale possano essere emanate prima dell'emanazione delle leggi sulla riforma della proprietà terriera e sul nuovo assetto sindacale.

Poichè l'argomento interessa in modo particolare codesto Ministero, si prega di voler far conoscere, con cortese sollecitudine, se si concorda con il testo predisposto.

Il Sottosegretario di Stato
TOSATO.

SANNA RANDACCIO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, e delle finanze e ad interim del tesoro.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato, nei pagamenti di compensi revisionali, per opere di bonifica, un ritardo tale che nella sola provincia di Cagliari ha lasciato tuttora insoddisfatto un importo di circa 800 milioni di crediti che si attendono a revisioni già definite (talchè per 1200 milioni circa sono anche già predisposti i mandati di pagamento), e si riferiscono a lavori i cui contratti risalgono in molti casi agli anni 1946-47-48, e in qualche caso addirittura al 1940-41-42-43.

Il sottoscritto desidera conoscere, altresì, quali provvedimenti urgenti si intendano adottare per sanare questa grave situazione, che determina la stasi di uno dei più vasti settori produttivi che interessi l'economia isolana e che accentua il fenomeno della disoccupazione (1806).

RISPOSTA. — L'istruttoria sulle richieste di revisione dei prezzi di appalto delle opere pubbliche di bonifica, avanzate dalle imprese assuntrici dei lavori, si rese possibile a seguito della emanazione del decreto legislativo presidenziale 6 dicembre 1947, n. 1501, concernente l'applicazione delle disposizioni in vigore per la revisione dei prezzi degli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici anche per i lavori relativi ad opere pubbliche di competenza di tutte le Amministrazioni dello Stato.

Per far fronte a tale esigenza, su proposta del Ministero dell'agricoltura, fu autorizzata, con decreto legislativo 15 aprile 1948, n. 568, la spesa di 2 miliardi.

Esauriti detti fondi, il Ministero dell'agricoltura mentre ha presentato proposte al Ministero del tesoro per lo stanziamento dei fondi occorrenti, ha frattanto predisposto un provvedimento di legge per l'autorizzazione alla spesa di lire 500 milioni.

Detto provvedimento, approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 10 agosto u.s., è ora in corso di presentazione al Parlamento.

Il Ministro
FANFANI.

TAMBURRANO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per sapere con quali urgenti e adeguati provvedimenti intendano andare incontro alle popolazioni garganiche, non nuove ai duri colpi della natura inclemente, a seguito della tempesta abbattutasi con inusitata violenza nella notte sul 27 luglio 1951, in particolare sui comuni di San Giovanni Rotondo, Manfredonia e Monte Sant'Angelo, col tragico doloroso bilancio di sette morti e di numerose gravissime devastazioni, con ingentissimi danni valutati nell'ordine di miliardi, alle campagne, ai centri abitati ed alle opere stradali (1796).

RISPOSTA. — Non esistono oggi disposizioni di legge le quali consentano al Ministero della agricoltura e delle foreste di attuare specifici interventi in favore delle aziende agricole danneggiate da alluvioni, frane, grandinate, ecc. e spesso la scarsità dei mezzi finanziari disponibili impedisce anche di concedere alle aziende colpite quei benefici e quelle agevolazioni che sono previste da altre leggi dirette a promuovere lo sviluppo della produttività delle aziende.

Tuttavia il Ministero dell'agricoltura non ha tralasciato di attuare dove è stato possibile qualche indiretta forma di soccorso, suggerendo ai dipendenti Ispettorati provinciali di accordare alle aziende danneggiate, una preferenza nella concessione dei contributi previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 1° luglio 1946, n. 31.

Ma questa specie di intervento, a parte le disposizioni dianzi accennate, derivanti dalle disponibilità finanziarie (oggi pressochè esaurite, tranne nelle zone soggette a riforma, per le quali era stato bloccato il 25 per cento di tali disponibilità, ora utilizzabile) non può esplicarsi se non dove occorrono, per rimuovere i danni opere di sistemazione dei terreni e di ripristino di piantagioni arboree (nel caso di

alluvioni, smottamenti, frane, ecc.) e richiede inoltre, che il danneggiato si assume una parte del carico della spesa.

Comunque, nella provincia di Foggia, ove ricadono zone soggette a riforma fondiaria, sono ora disponibili lire 22.500.000 per concessione di contributi previsti dall'articolo 1 della legge n. 31.

Il Ministero ha anche interessato recentemente i Ministri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici e del lavoro, al fine di raggiungere un opportuno coordinamento delle iniziative che possono essere disposte dalle diverse Amministrazioni in occasione di danneggiamenti causati da avversità meteorologiche, in modo da ottenere attraverso l'intesa e l'azione comune, risultati migliori.

Per i soccorsi di primo intervento alle popolazioni colpite dal nubifragio abbattutosi nel Gargano, il Ministero dell'interno autorizzò il prefetto di Foggia alla straordinaria erogazione di 2 milioni per l'immediata assistenza alle famiglie povere tramite i competenti Enti comunali di assistenza.

Furono messe a disposizione del Prefetto, dal Presidente della Repubblica, lire 460.000 a favore delle famiglie di minatori periti e della famiglia di un contadino che subì la perdita di tre figlioletti, nonché altre somme di denaro a favore dei cittadini distintisi per coraggio nell'opera di salvataggio.

Altre somme furono erogate dai comuni di San Giovanni Rotondo e di Monte Sant'Angelo, dalla Camera di commercio e dalla Deputazione provinciale. Il Santo Padre inviò 500.000 lire all'Arcivescovo di Manfredonia per distribuirle ai maggiormente colpiti dal nubifragio e l'Amministrazione aiuti internazionali svolse opera di assistenza con 200 refezioni calde giornaliere ai sinistrati e la consegna al sindaco di Manfredonia di 330 capi di vestiario e 60 coperte.

Per l'esecuzione di lavori di pronto soccorso ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010, resisi necessari in conseguenza del nubifragio e consistenti nello sgombero di materiale alluvionale e nel ripristino delle strade interne degli abitati di Manfredonia e Monte Sant'Angelo è stato disposto dal Ministero dei lavori pubblici l'accreditamento della somma di lire 25.000.000, secondo il fabbisogno segnalato, a favore del Provveditorato alle

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

opere pubbliche di Bari per provvedere alla attuazione delle previste opere di pronto soccorso in virtù della legge 3 febbraio 1951, n. 164.

Per i danni causati al porto di Manfredonia, danni che invero risultano di lieve entità, consistendo essi nell'abbattimento di una scalletta e di tre campate della recinzione portuale, sono state subito impartite, dal suddetto Ministero, disposizioni al Provveditorato alle opere pubbliche in parola con l'invito a provvedere alla riparazione dei danni stessi con i fondi di ordinaria manutenzione delle opere portuali.

Sono pure in corso i lavori di sistemazione delle strade alluvionate da parte dell'A.N.A.S. e della Amministrazione provinciale e si sta provvedendo alla costruzione di un canale collettore delle acque alluvionali a protezione degli abitati di Manfredonia e Macchia per lire 80.000.000. Risulta che è già stato appaltato un primo lotto dei lavori per 30.000.000 di lire.

Il Ministro
FANFANI.

TIGNINO. — *Ai Ministri delle finanze e della agricoltura e delle foreste.* — Per sapere come intendano provvedere ai danni subiti dagli agricoltori di Butera (Caltanissetta), in seguito alla eccezionale alluvione del 5 settembre 1951, la quale ha sradicato alberi da frutta e vigneti, trasportando e disperdendo nei gorgi ogni cosa e financo una stabile motopompa per irrigazione (1841).

RISPOSTA. — Non esistono oggi disposizioni di legge le quali consentano a questo Ministero di attuare specifici interventi in favore delle aziende agricole danneggiate da alluvioni, frane, grandinate, ecc. e spesso la scarsità dei mezzi finanziari disponibili impedisce anche di concedere alle aziende colpite quei benefici e quelle agevolazioni che sono previste da altre leggi dirette a promuovere lo sviluppo della produttività delle aziende.

Tuttavia questo Ministero non ha tralasciato di attuare, dove è stato possibile, qualche indiretta forma di soccorso, suggerendo ai dipendenti Ispettorati provinciali di accordare alle aziende danneggiate, una preferenza nella

concessione dei contributi previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 1° luglio 1946, n. 31.

Ma questa specie di intervento, a parte le disposizioni dianzi accennate, derivanti dalle disponibilità finanziarie (oggi pressochè esaurite, tranne nelle zone soggette a riforma, per le quali era stato bloccato il 25 per cento di tali disponibilità, ora utilizzabile) non può esplicarsi se non dove occorranza per rimuovere i danni, opere di sistemazione dei terreni e di ripristino di piantagioni arboree (nel caso di alluvioni, smottamenti, frane, ecc.) e richiede inoltre, che il danneggiato si assuma una parte del carico della spesa.

Questo Ministero ha anche interessato recentemente i Ministeri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici e del lavoro, al fine di raggiungere un opportuno coordinamento delle iniziative che possono essere disposte dalle diverse Amministrazioni in occasione di danneggiamenti causati da avversità meteorologiche, in modo da ottenere attraverso l'intesa e l'azione comune, risultati migliori.

Per quanto di competenza del Ministero delle finanze, occorre tener presente che non è possibile ottenere sgravi o moderazioni di imposte a favore dei danneggiati, perchè solo in casi eccezionali, e sotto condizioni tassativamente determinate, le leggi autorizzano la concessione di simili benefici.

Infatti le accennate avversità atmosferiche sono considerate come un rischio connesso all'impresa agricola, di cui pertanto è già tenuto calcolo ai fini della determinazione del reddito imponibile. Ed in verità esse costituiscono eventi accidentali, ma tuttavia prevedibili, contro i quali non manca la possibilità di cautelarsi.

Soltanto nel caso che i danni rivestano carattere duraturo ed abbiano, perciò, determinato eventualmente la perenzione totale o parziale dei fondi o la perdita totale della loro potenzialità produttiva, oppure la sostituzione di una qualità di coltura con altra di minor reddito imponibile, gli interessati potranno chiedere ed ottenere la diminuzione dell'estimo catastale, a norma dell'articolo 43 del testo unico 8 ottobre 1941, n. 1772.

Il Ministero delle finanze ha reso noto, comunque, che nel disegno di legge concer-

1948-51 - DCIC SEDUTA

DISCUSSIONI

23 OTTOBRE 1951

nente le norme sulla perequazione tributaria erano state proposte agevolazioni a favore dei contribuenti colpiti da infortuni tellurici ed atmosferici, ma che i relativi articoli furono stralciati dal provvedimento, convertito poi nella legge 11 gennaio 1951, n. 25, perchè sembrò più opportuno far trovare posto a queste norme in disposizioni di carattere generale per gli infortuni predetti.

Al riguardo è già stato predisposto il relativo schema di disegno di legge che sarà al più presto presentato al Consiglio dei Ministri.

Il Ministro
FANFANI.

VOCOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se la circolare ministeriale 7 febbraio 1947, n. 14 possa annullare il regio decreto-legge 27 novembre 1924, numero 2367 (art. 125), che richiama l'altro regio decreto-legge 6 maggio 1923 n. 1094 (art. 11, comma terzo), confermando il divieto ai professori d'impartire lezioni private agli alunni del proprio istituto.

Il comma primo della circolare 7 febbraio 1947, n. 14 oltre a confermare quanto stabilito dai decreti innanzi citati, aggiunge: « che i professori non possono impartire lezioni private a persone che intendano sostenere esami nell'istituto in cui essi insegnano, ed in cui dovranno prevedibilmente esercitare funzioni di esaminatori ».

Si vuol sapere inoltre, quando le Commissioni per gli esami di maturità classica, scientifica e di abilitazione magistrale sono state formate, ed i Commissari di esami nominati; per quale motivo i professori dello stesso istituto, rimasti fuori dalle Commissioni, non possono, durante il periodo delle vacanze estive, impartire lezioni private a candidati esterni (privatisti) che si presentano agli esami di maturità nell'istituto dove essi insegnano.

Il menzionato comma primo della circolare 7 febbraio 1947, n. 14, termina con la dizione « ed in cui dovranno prevedibilmente esercitare funzioni di esaminatori ». E pertanto, stando al contenuto logico della frase: « i professori di un Istituto se non sono nominati commissari agli esami nell'istituto dove essi

insegnano, hanno la facoltà di impartire lezioni private ai candidati durante il periodo delle vacanze estive.

Poichè diversi sono i criteri usati dai signori Provveditori agli studi, si chiede una chiarificazione in merito, con risposta scritta, e con cortese urgenza (1855).

RISPOSTA. — L'articolo 11 del regio decreto 6 maggio 1923, n. 1054, al terzo comma, dispone: « È vietato di impartire lezioni private per più di un'ora al giorno e agli alunni del proprio istituto ».

Omettendo di enunciare l'articolo 125 del regio decreto 27 novembre 1924, n. 2367 che, ai fini della interrogazione, non ha alcuna rilevanza, si trascrive qui di seguito l'articolo 1 della circolare ministeriale 7 febbraio 1947, n. 671:

« In qualunque periodo dell'anno scolastico, comprese le vacanze estive, è vietato ai professori di ruolo e non di ruolo *di impartire lezioni privati ad alunni del proprio istituto* ed a persone che intendano sostenere esami nell'Istituto in cui essi insegnano od in cui dovranno prevedibilmente esercitare funzioni di esaminatori ».

Come si vede la circolare n. 671 non ha annullato, come afferma l'onorevole interrogante il precedente decreto 6 maggio 1923, n. 1054 ma ha avuto il solo scopo di impartire norme interpretative dello spirito della legge.

Ed invero, se si consentisse ai professori di impartire lezioni private a persone che sosterranno esami nell'Istituto dove essi insegnano o dove eserciteranno funzioni di esaminatori, si verrebbero a frustrare le finalità della legge: il candidato, infatti, che si presenta a sostenere esami in un Istituto, non può considerarsi del tutto estraneo a questo, perchè, per tutta la durata degli esami, viene a trovarsi in una posizione che lo assimila agli alunni dell'Istituto stesso.

Il Ministro
SEGNI.

Dott. CARLO DE ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio Resoconti