

CCCLXXXVIII. SEDUTA

LUNEDÌ 3 APRILE 1950

Presidenza del Presidente BONOMI

INDICE

Comunicazioni della Giunta delle elezioni:

ORLANDO Pag. 15254

Congedi 15238

Disegni di legge:

(Trasmissione) 15238, 15260

(Deferimento a Commissione permanente) 15239,
15260

Disegno di legge: «Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di alcuni Ministeri ed al bilancio dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio 1949-1950 (3° provvedimento)» (919) (Approvazione) 15239

Disegno di legge: «Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950» (617) (Approvazione) 15245

Disegno di legge: «Provvedimenti a favore di coloro che hanno bonificato, prima del 24 maggio 1946, terreni minati» (207-B-Doc. XLVIII) (Nuovo esame chiesto dal Presidente della Repubblica - Approvato dalla Camera dei deputati) (Approvazione) 15245

Disegno di legge: «Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951» (854) (Discussione):
RUGGERI 15247
VOCOLI 15254
GIACOMETTI 15260
TONELLO 15265

Interrogazioni (Annunzio) 15267

Inversione dell'ordine del giorno:

CINGOLANI Pag. 15239

RUGGERI 15239

Relazione (Presentazione) 15253

Sul processo verbale:

PERSICO 15237

GRISOLIA 15238

BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 15238

La seduta è aperta alle ore 16.

Sul processo verbale.

LEPORE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

PERSICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERSICO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, domando la parola sul verbale della seduta di sabato, perchè, arrivato in ritardo, non ho assistito alla prima parte dello svolgimento dell'interrogazione del collega Grisolia. Leggo nel resoconto che egli ha affermato che: «mentre l'interrogazione del collega Cingolani si ispira e corrisponde alla prassi e al costume parlamentare, non altrettanto può dirsi per quella del senatore Persico, il contenuto della quale, a suo giudizio, contrasta con l'articolo 97 del Regolamento, perchè, in luogo di una semplice domanda, chiede al Governo provvedimenti tendenti a creare il fatto compiuto nella

sistemazione dell'importante zona urbanistica di Roma ».

Mi concedano l'amico Grisolia e gli onorevoli colleghi di fare due osservazioni. Non è esatto il modo col quale è riferita la mia interrogazione, perchè essa suonava così: « Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno perchè non vogliano prendere alcun affrettato provvedimento ... finchè l'opera non sia completata e non possa quindi venire spassionatamente giudicata in base a criteri sia artistici, sia di opportunità pratica ».

Devo, inoltre, osservare che l'interrogazione corrispondeva perfettamente all'articolo 97 del Regolamento, e sarebbe strano che proprio uno degli autori del Regolamento lo violasse. L'articolo 97 dice: « L'interrogazione consiste nella semplice domanda fatta al Governo per sapere: se un fatto sia vero, se alcuna informazione sia giunta al Governo o sia esatta, se il Governo intenda comunicare al Senato determinati documenti o abbia preso o intenda prendere alcuna risoluzione su oggetti determinati; o comunque per sollecitare informazioni o spiegazioni sull'attività della pubblica amministrazione ». Si trattava, quindi, proprio di una interrogazione rivolta al Governo, per sapere se intenda prendere alcuni provvedimenti; cioè, io pregavo il Governo di non prendere alcun affrettato provvedimento finchè l'opera non fosse compiuta e non si potesse su di essa dare un giudizio spassionato e completo. Mi pare quindi che sia inesatta l'affermazione del collega Grisolia.

GRISOLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRISOLIA. Mentre insisto nella mia tesi circa la natura dell'interrogazione del senatore Persico in relazione all'articolo 97 del Regolamento, dichiaro che presenterò nei modi regolamentari appositamente richiesta, perchè d'ora in poi — ad evitare gli inconvenienti da me lamentati nella seduta del 1° aprile — le interrogazioni siano sottoposte al preventivo esame dell'Ufficio di Presidenza, per stabilire se siano ammissibili o meno.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Nella passata seduta si era mossa da

parte dell'onorevole Tamburrano, con il consenso di tutta quanta l'Assemblea e dello stesso rappresentante del Governo, una raccomandazione affinché si procedesse contro il giornale « Avanti Ardito », organo del nazionalismo sociale, per la pubblicazione di articoli di propaganda fascista. Allora avevo assicurato che l'autore degli articoli, che sono veramente deplorabili, sarebbero stati perseguiti e che se eventualmente chi di dovere avesse ommesso di agire contro i responsabili di queste pubblicazioni, anche contro costui si sarebbe proceduto.

Tengo a dichiarare che, appena uscito da quest'Aula, ho subito saputo una circostanza che non potevo prevedere e che risponde a perfetta verità, e cioè che il Questore di Roma aveva denunciato, fin dall'11 marzo, il direttore del giornale nella persona di Pietro Sangiorgi e che la stessa Procura della Repubblica aveva spiccato un mandato di cattura che venne eseguito il giorno 14 marzo.

Nel successivo numero dello stesso giornale si ripeterono degli articoli di propaganda fascista ed anche in rapporto a tale pubblicazione si addiveniva ad una nuova denuncia. Si deve quindi riconoscere che le competenti autorità hanno fatto il loro dovere, provvedendo tempestivamente.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi.

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

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

Trasmissione di disegni di legge.

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

« Temporanea elevazione del limite massimo di età per i pubblici concorsi » (584-B), di iniziativa del senatore Riccio (approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati);

«Erezione in Comune autonomo delle frazioni di Piano del Voglio, Montefredente e Qualto, e delle borgate di Ca' dei Berti, Ca' dei Camillini, Ca' dei Zattoni e Ca' dei Falgheroni, del comune di San Benedetto Val di Sambro, con capoluogo in Piano del Voglio (Bologna)» (971), di iniziativa dei deputati Manzini, Salizzoni, Bersani e Casoni.

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

**Deferimento di disegno di legge
a Commissione permanente.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame ed all'approvazione della 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge, di iniziativa del senatore Italia: «Istituzione della Cassa nazionale di previdenza a favore degli avvocati e dei procuratori legali» (944).

Inversione dell'ordine del giorno.

CINGOLANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CINGOLANI. Appellandomi anche alla particolare cortesia del Ministro, onorevole Simonini, vorrei pregare il Senato che, prima di iniziare la discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile, si discutessero i disegni di legge iscritti ai primi cinque numeri del punto secondo dell'ordine del giorno concernenti variazioni di bilancio e che sono urgenti perchè stanno per scadere i relativi termini, rispondono a necessità di bilancio e, d'altra parte, non richiederanno forse molto tempo per il loro esame.

RUGGERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUGGERI. Signor Presidente, da parte nostra non possiamo aderire a questa richiesta, per una ragione indipendente dalla nostra volontà. Su questi disegni di legge sono iscritti a parlare alcuni nostri colleghi, i quali non sono oggi presenti. È iscritto a parlare, per

esempio, sui numeri 2 e 3, il senatore Ferrari il quale, per un triste episodio, si è dovuto recare a Parma e vi si trova ancora e sarà qui soltanto domani. Sul numero 4 siamo iscritti a parlare io e l'onorevole Roveda, che non è presente, perchè non poteva prevedere che questo disegno di legge si discutesse improvvisamente. Mi appello pertanto alla cortesia del senatore Cingolani perchè non voglia insistere nella sua proposta. Faccio notare che entro domani si potrebbe esaurire la discussione del bilancio della marina mercantile e che mercoledì potremmo quindi procedere alla discussione di questa parte dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Ruggeri, mi pare che la sua proposta sia quella di non discutere oggi i numeri 2, 3 e 4, del punto secondo, dell'ordine del giorno. Si potrebbero allora discutere i numeri 1, 5 e 6.

Se non si fanno osservazioni, si farà luogo per questi disegni di legge alla richiesta in versione.

**Approvazione del disegno di legge: «Variazioni
allo stato di previsione dell'entrata, a quelli
della spesa di alcuni Ministeri ed al bilancio dei
patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio
1949-1950 (terzo provvedimento)» (919).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di alcuni Ministeri ed al bilancio dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio finanziario 1949-50 (terzo provvedimento)».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

LEPORE, *segretario*, legge lo stampato numero 919.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare il senatore Zoli, in sostituzione del relatore, senatore Zotta.

ZOLI. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per esprimere il parere del Governo, il Sottosegretario di Stato per il tesoro, senatore Gava.

GAVA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Mi associo a quanto esposto dal relatore

1948-50 - CCCLXXVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

3 APRILE 1950

PRESIDENTE. Passiamo allora all'esame degli articoli e delle annesse tabelle.

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1949-50 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa tabella A.

(È approvato).

Art. 2.

Negli stati di previsione della spesa dei Ministeri del tesoro, delle finanze, degli af-

fari esteri, dell'interno e dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50, sono introdotte le variazioni di cui all'annessa tabella B.

(È approvato).

Art. 3.

Nel bilancio dei Patrimoni riuniti ex-economi per l'esercizio 1949-50 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa tabella C.

(È approvato).

TABELLA A.

TABELLA DI VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE
DELL'ENTRATA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1949-1950*In aumento:*

Capitolo n. 75. — Imposta sulla fabbricazione degli olii minerali, ecc.	L. 1.277.000.000
Capitolo 88. — Imposta sul consumo dei tabacchi, ecc. . .	4.000.000.000
Capitolo 319-bis (di nuova istituzione). — Somme versate allo Stato italiano dal Governo militare alleato e provenienti dal sequestro dei fondi dei Governi e delle Forze armate nemiche	12.200.000.000
	<hr/>
	L. 17.477.000.000
	<hr/>

TABELLA B.

TABELLA DI VARIAZIONI AGLI STATI DI PREVISIONE
DELLA SPESA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1949-50

MINISTERO DEL TESORO.

In aumento:

Capitolo n. 93. — Compensi speciali, ecc.	L. 6.000.000
Capitolo n. 134. — Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo, ecc.	5.000.000
Capitolo n. 138. — Compensi per lavoro straordinario al personale non di ruolo, ecc.	1.000.000
Capitolo n. 157. — Fondo commisurato al 10 per cento, ecc.	10.000.000
Capitolo n. 158. — Quota commisurata al 4 per cento, ecc. .	10.000.000
Capitolo n. 159. — Fondo commisurato al 10 per cento, ecc.	82.000.000
Capitolo n. 160. — Fondo commisurato al 6 per cento, ecc. .	10.000.000
Capitolo n. 162. — Fondo commisurato al 3 per cento, ecc. .	10.000.000
Capitolo n. 163. — Fondo commisurato al 3 per cento, ecc. .	10.000.000
Capitolo n. 172. — Spese per la radiodiffusione e la televisione	24.000.000
Capitolo n. 173. — Somma da corrispondere all'Ente Radio Audizioni Italia, ecc.	209.000.000
Capitolo n. 376. — Assegni fissi per spese di ufficio agli Uffici provinciali del Tesoro	15.000.000
Capitolo n. 404. — Spese di ufficio, di cancelleria, ecc. . . .	70.000.000

1948-50 - CCCLXXXVIII SEDUTA DISCUSSIONI

3 APRILE 1950

Capitolo n. 419. — Fondo di riserva per le spese imprevidi- ste, ecc.	L. 3.000.000.000
Capitolo n. 424-bis (di nuova istituzione). — Somma occorrente per il rimborso a favore degli Istituti di Previdenza della indennità di caropane anticipata, per conto del Tesoro, ai pensionati degli Istituti stessi (decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 6 maggio 1947, n. 433 e 17 luglio 1947, n. 734 e legge 8 agosto 1948, n. 1101)	100.000.000
Capitolo n. 497. — Assegnazione a favore dell'Opera nazio- nale per gli orfani di guerra, ecc.	301.200.000
Capitolo n. 538-ter (di nuova istituzione). — Contributo del- l'Italia nelle spese di funzionamento dell'organizzazione mondiale della Sanità (Accordo 22 luglio 1946 approvato e reso esecutivo col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 marzo 1947, n. 1068)	61.500.000
Capitolo n. 560-bis (di nuova istituzione). — Stipendi ed inden- nità spettanti ai medici coloniali comandati a prestare ser- vizio presso le Commissioni mediche per le pensioni di guerra ai sensi dell'articolo 2 della legge 16 settembre 1940, n. 1450	30.000.000
Capitolo n. 562. — Spese per il funzionamento del Comi- tato, ecc.	110.000.000
Capitolo n. 563. — Gettoni di presenza ai membri, ecc. . .	300.000
TOTALE . . . L.	4.065.000.000

MINISTERO DELLE FINANZE.

In aumento:

Capitolo n. 20. — Assegni fissi per spese di ufficio alle Inten- denze	L. 15.000.000
Capitolo n. 71. — Fitto di locali, ecc.	20.000.000
Capitolo n. 114. — Aggio ai distributori secondari, ecc. . . .	130.000.000
Capitolo n. 198. — Indennità di missione, ecc.	50.000.000
Capitolo n. 204. — Fitto di locali per gli uffici esterni . . .	5.000.000
Capitolo n. 205. — Costruzione di caselli doganali, ecc. . . .	25.000.000
TOTALE . . . L.	245.000.000

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI.

In aumento:

Capitolo n. 38. — Viaggi in corriere, ecc.	L. 25.000.000
--	---------------

MINISTERO DELL'INTERNO.

In aumento:

Capitolo n. 9. — Compensi per lavoro straordinario ecc. L.	75.000.000
Capitolo n. 57. — Spese per trasferte, ecc.	150.000.000
Capitolo n. 91. — Contributo dello Stato per integrare i redditi dei patrimoni riuniti ex-economali, ecc.	40.000.000
Capitolo n. 113-bis (di nuova istituzione). — Somme occorrenti per la regolazione di impegni relativi a spese del periodo anteriore alla liberazione delle singole provincie	50.000.000
TOTALE . . . L.	315.000.000

MINISTERO DEI TRASPORTI.

In aumento:

Capitolo n. 55-bis (di nuova istituzione — sotto la nuova rubrica « Accensioni di crediti » della categoria « Movimento di capitali »). — Anticipazioni rimborsabili per procedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'esercizio delle Ferrovie calabro-lucane (legge 6 aprile 1949, n. 168) (seconda delle due rate) L.	450.000.000
---	-------------

TABELLA C.

TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DEI PATRIMONI RIUNITI
EX-ECONOMALI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1949-50

ENTRATA

In aumento:

Capitolo n. 2. — Prodotto di beni stabili L.	4.700.000
Capitolo n. 5. — Contributo dello Stato, ecc.	40.000.000
TOTALE . . . L.	44.700.000

S P E S A .

In aumento:

Capitolo n. 1. — Spese per il personale non di ruolo, ecc. L.	400.000
Capitolo n. 3. — Premio giornaliero di presenza, ecc. . . .	45.000
Capitolo n. 4. — Compensi per lavoro straordinario, ecc. . .	80.000
Capitolo n. 12. — Pensioni e assegni di caroviveri, ecc. . . .	4.175.000
Capitolo n. 19. — Fondo a disposizione per sovvenire il clero, ecc. ;	40.000.000
TOTALE . . . L.	44.700.000

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (617).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

LEPORE, *segretario*, legge lo stampato numero 617.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare il senatore Cingolani, relatore.

CINGOLANI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per esprimere il parere del Governo il Sottosegretario di Stato per la difesa senatore Vaccaro.

VACCARO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Mi associo al relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Per l'esercizio finanziario 1949-50 sono autorizzate le seguenti spese straordinarie del Ministero della difesa:

lire 100.000.000 per viaggi, indennità di missione e altre speciali indennità al personale addetto alla bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi;

lire 1.000.000.000 per l'acquisto di automezzi e motomezzi per costituire e completare dotazioni; per l'acquisto di macchinario o attrezzature per l'impianto e ripristino di officine riparazioni e depositi carburanti di piccola capacità;

lire 50.000.000 per la bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi (escluse le spese di personale);

lire 800.000.000 per la costruzione, sistemazione d'impianti relativi ai campi di aviazione aperti al traffico aereo civile nazionale e per i relativi uffici di controllo statale;

lire 400.000.000 per acquisto di automezzi e motomezzi per costituire o completare dotazioni dell'Arma dei carabinieri.

(*E approvato*).

Art. 2.

Per gli effetti di cui all'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione, alla copertura degli oneri derivanti dal precedente articolo 1 sarà provveduto con gli stanziamenti dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, rispettivamente previsti ai capitoli 247, 252, 253, 264 e 266.

(*E approvato*).

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

(*E approvato*).

Approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore di coloro che hanno bonificato, prima del 24 maggio 1946, terreni minati » (207-B - Doc. XLVIII) (Nuovo esame chiesto dal Presidente della Repubblica - Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore di coloro che hanno bonificato, prima del 24 maggio 1946, terreni minati ».

Come il Senato sa, questo disegno di legge torna al Parlamento per un nuovo esame chiesto dal Presidente della Repubblica. La Camera dei deputati ha già approvato il nuovo testo; prego il senatore segretario di darne lettura.

LEPORE, *segretario*, legge lo stampato numero 207-B.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa e do la parola al senatore Voccoli in sostituzione del relatore senatore Palermo.

VOCOLI. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Sottosegretario di Stato per la difesa, di esprimere il parere del Governo su questo disegno di legge.

VACCARO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Governo si rimette alle deliberazioni del Senato.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'esame degli articoli che rileggo:

Art. 1.

A coloro che, prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 320, abbiano, a proprie spese, intrapreso lavori di bonifica di terreni di loro proprietà, ovvero di terreni demaniali, arenili e spiagge, avuti in concessione, anche se abbiano ultimato i lavori stessi dopo la data suindicata, è concesso dallo Stato, nei limiti di cui agli articoli seguenti, un concorso alla spesa sostenuta per detta bonifica.

Il concorso alla spesa è concesso all'usufruttuario, all'usuuario, all'enfiteuta od al conduttore qualora la bonifica sia stata da essi eseguita e quando non siano stati rimborsati delle spese dal proprietario a norma del Codice civile.

(È approvato).

Art. 2.

Il concorso alla spesa è corrisposto per la bonifica di quei terreni, arenili e spiagge per i quali risulti comprovato che essi erano stati minati.

(È approvato).

Art. 3.

Il concorso alla spesa sarà della metà di quella insindacabilmente accertata dal Ministero della difesa, sentito il Comitato consultivo di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 320, sulla base della documentazione presentata dagli interessati e delle indagini eseguite.

(È approvato).

Art. 4.

Il concorso alla spesa previsto dalla presente legge non è cumulabile con il risarcimento dei danni di guerra, in dipendenza del minamento, dal quale va detratto, ai sensi dell'articolo 12 della legge 26 ottobre 1940, n. 1543.

(È approvato).

Art. 5.

Per l'accertamento della spesa di cui al precedente articolo 3, saranno considerati di massima:

- a) la paga degli operai;
- b) i premi pagati per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro;
- c) l'equo utile dell'imprenditore, se la bonifica sia stata eseguita ad impresa.

Nel caso di sminamento eseguito dal coltivatore diretto con mano d'opera familiare, questa va considerata, ai fini del presente articolo, come mano d'opera salariata.

(È approvato).

Art. 6.

Le domande al Ministero della difesa di concorso alla spesa devono pervenire, debitamente documentate, ai Comandi di zona per la bonifica dei campi minati, nel cui territorio si trovano i terreni, arenili e spiagge bonificati, entro il termine perentorio di 120 giorni da quello dell'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 7.

Chiunque, al fine di conseguire il concorso alla spesa o di conseguirlo in misura maggiore presenta domande, certificati, dichiarazioni o altri documenti, nei quali sono esposte circostanze in tutto o in parte non rispondenti a verità, è punito con la multa da lire 10.000 a lire 50.000, salvo che il fatto costituisca reato più grave.

La stessa pena si applica a colui che ha rilasciato i documenti sopraindicati.

Nei casi previsti nel primo comma del presente articolo l'interessato decade dal diritto al contributo stabilito dal precedente articolo 1.

(È approvato).

Art. 8.

La domanda di concorso alla spesa e i documenti giustificativi sono esenti dalle tasse di bollo.

(È approvato).

Art. 9.

La spesa relativa all'applicazione della presente legge farà carico sul capitolo 253 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1949-50.

(È approvato).

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (854).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

LEPORE, *segretario*, legge lo stampato n. 854.

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

Primo iscritto a parlare è il senatore RUGGERI. Ne ha facoltà.

RUGGERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo di poter affermare che il primo atto di opposizione al bilancio della marina mercantile debba essere considerata la relazione stessa del relatore onorevole Tommasini. Io non concordo, evidentemente, su tutti i punti esposti dalla relazione — dirò poi dove non sono con il relatore d'accordo — ma non c'è dubbio che sull'argomento di fondo, sulla deficienza cioè dei mezzi che il Tesoro ha messo, in questo bilancio, a disposizione della marina mercantile, il relatore ha perfettamente ragione.

È chiaro che con quello che la marina ha a sua disposizione, onorevole Ministro, non dico che il suo dicastero può fare, ma non può neanche tentare di fare una sana ed efficiente politica marinara. Il Governo, malgrado gli inviti giuntigli da ogni settore di questo e

dell'altro ramo del Parlamento, malgrado gli ordini del giorno, le raccomandazioni, i discorsi che tendevano a sviluppare appunto l'azione e l'organizzazione di questo giovane Ministero, mostra una completa insensibilità per questo settore che deve essere invece considerato uno dei principali per la nostra economia, anche perchè investe interessi di milioni di cittadini italiani. Onorevole Ministro, per rendermi conto di questa mia affermazione io ho voluto fare una suddivisione ed un raggruppamento delle spese. Il risultato è questo: il bilancio ha una disponibilità di 5 miliardi 532 milioni così suddivisi: per linee sovvenzionate 4 miliardi e 72 milioni; per il personale, assistenza, quiescenza, cassa pensioni, ecc., un miliardo e 370 milioni (quanto spende un modesto comune italiano); per le spese economiche, per i servizi e le attrezzature 90 milioni, pari a un milione e mezzo di anteguerra! Analizzo brevemente questi tre settori così come ho ritenuto opportuno di dividerli.

Dico subito all'onorevole Tommasini che sull'opportunità delle spese per sovvenzioni a linee postali non abbiamo le stesse sue perplessità. Se attualmente alcune linee sono passive, ciò dipende soprattutto dalla crisi economica generale che restringe i traffici e rende passive le linee postali stesse. Questa la ragione di fondo da cui deriva la esigenza di sovvenzionare le linee. Ma fatta questa constatazione e questa affermazione noi diciamo che le linee di un Paese che ha ottomila chilometri di sviluppo costiero, debbono essere ugualmente mantenute e diciamo inoltre che debbono essere potenziate. Le linee marittime non devono essere guardate, come sembra che voglia dire il relatore, come delle aziende industriali normali che debbono avere i loro profitti e un esercizio attivo. Le linee debbono essere considerate come un servizio pubblico, di traffico che, se non direttamente, indirettamente, dà i suoi risultati positivi e contribuisce a migliorare il reddito nazionale. Se lo Stato spende qualche cosa — e diciamo che questa spesa è ancora insufficiente, tanto che molte linee sono ancora inerti — per migliorare i servizi marittimi, evidentemente ha anche i suoi strumenti, i suoi apparati fiscali per rastrellare e riprendere poi le somme spese,

perchè in definitiva queste linee concorrono a migliorare il reddito nazionale.

Siamo d'accordo sulla revisione delle convenzioni; per un riassetto dal punto di vista economico e finanziario, per un maggior controllo da parte dello Stato. A questo proposito, onorevole Simonini, chiesi l'anno scorso al Ministro Saragat che unitamente al bilancio della marina mercantile venissero presentati per lo meno i bilanci della « Finmare » che è azienda dello Stato.

TOMMASINI, *relatore*. Li ho qui a vostra disposizione.

RUGGERI. La ringrazio, onorevole Tommasini di questa sua cortesia, ma io non li ho mai visti, il Parlamento non li ha mai visti, e il Parlamento è qualcosa di più di lei e del Governo stesso.

Quindi, maggior controllo da parte dello Stato, presentazione dei bilanci della « Finmare » unitamente al bilancio della Marina mercantile. Ma occorre affermare che su questa strada, sullo sviluppo delle linee di navigazione, occorre fare degli altri coraggiosi passi.

Voglio dire qualcosa per controbattere la tesi tanto cara all'onorevole Cappa, che anche l'attuale relatore, pur con molta cautela, sembra abbia ripreso; cioè la tesi che tutte le linee sovvenzionate debbano essere cedute all'armamento libero. Lei lo dice con molta cautela, onorevole Tommasini, lo fa intravedere. L'onorevole Cappa, come in altre occasioni, anche in questa, poichè è iscritto a parlare, lo dirà chiaramente.

Ora, esaminiamo un poco la situazione e la posizione di queste sovvenzioni. Secondo alcuni, gli armatori liberi sarebbero dei padreterni, che si incaricherebbero di fare dei miracoli, rendendo attive le linee che attualmente sono passive. Quindi, si dice, consegnamo loro questi traffici, consegnamo loro queste aziende e non se ne parli più, così lo Stato si sgrava di un suo onere. Il risultato cui si tende con questa tesi, onorevoli colleghi, è un altro, e lo rileviamo proprio dal bilancio, dalla nota all'articolo 54. In definitiva, in realtà, a cosa si tende? Si tende a trasferire le sovvenzioni, che oggi vengono date alle linee « Finmare », agli armatori liberi, perchè proprio dallo studio del bilancio e della

nota al capitolo 54 che dà ragione dell'aumento di un miliardo e 247 milioni per le sovvenzioni, risulta che gli armatori liberi, più che le linee « Finmare », più che le linee, quindi, di preminente interesse nazionale, godono anche oggi di sussidi, perchè altrimenti non sarebbero in grado di andare avanti. Quindi, bisogna smetterla con queste proposte e noi segnaliamo il pericolo al Governo, com'è nostro compito di oppositori. Questa tesi di trasferire le linee all'armamento libero in tanto viene presentata (e son certo che verrà presentata anche in occasione di questa discussione) in quanto si tende a trasferire quelle sovvenzioni della « Finmare » all'armamento libero. Su questo problema di vitale importanza e che costituisce uno dei compiti preminenti della marina mercantile, noi affermiamo che bisogna fare il contrario, semmai, e cioè togliere le sovvenzioni a quelle linee libere e aumentare, potenziare, migliorandolo e democratizzandolo, l'Istituto della « Finmare ».

Sul secondo gruppo di spese, quelle concernenti, il personale ci sarebbe da ripetere tutto quanto è stato detto tre mesi fa sul trattamento degli statali qua al Senato e, in questi giorni, alla Camera dei deputati. Non voglio ripetere queste cose; ognuno conosce la nostra tesi e conosce la tesi della maggioranza. Si tratta di un trattamento insufficiente; ma per questa amministrazione, vi è un aspetto particolarmente grave che è segnalato anche dall'onorevole relatore Tommasini. Egli dice che ci troviamo di fronte ad una « piramide gerarchica capovolta »; sta di fatto che dal grado ottavo in giù, circa la metà dei posti in organico non è coperta. Questa situazione, del resto, esiste anche in tutti gli altri dicasteri ma non in maniera così grave come in questo e noi abbiamo ragione di ritenere che qui c'è una ragione particolare, che non è la stessa ragione che esiste per gli altri Ministeri. Non è soltanto l'aspetto di carenza burocratica, di pigritia — direi — o qualcosa del genere; no, è una cosa diversa e più pericolosa. Io penso che la ragione di questa situazione degli organici sta nel fatto che non si vuole e non si intende sviluppare questa giovane amministrazione. Non si vogliono convogliare in essa tutti quei servizi che le spettano per la sua natura

e che sono ancora sparsi in altri Ministeri, onorevole Ministro, e soprattutto nei Ministeri militari. Continua ancora l'interferenza di prima del 1946 (prima cioè che nascesse questo dicastero) dell'amministrazione militare, sui servizi, sugli esercizi e sui compiti del Ministero della marina mercantile. E badi che questa mia tesi trova conferma in diverse altre tesi e trova conferma anche nel terzo gruppo di spese che ho definite spese economiche dei servizi e delle attrezzature. Ho già detto qual'è l'ammontare: si tratta di novanta milioni. Io credo che ogni commento a questa cifra sia inutile e guasterebbe se pensate poi che questi 90 milioni sono mangiati per 21 milioni circa per la sorveglianza dei ghiacci nel nord Atlantico, per 45 milioni per il potenziamento e l'attrezzatura dei servizi costieri, quali le capitanerie di porto, è evidente che non resta altro. Non poter fare quindi nessuna spesa di carattere economico e sociale, e trascurare completamente la sorveglianza per la pesca. Da due anni vi diciamo di stare attenti, che si stanno massacrando tutte le coste con la dinamite, e con la pesca di frodo; il Governo se ne lava le mani, se ne disinteressa completamente. In questo campo occorrono 100 o 150 milioni e sarebbero bene spesi; avete invece cominciato con tre milioni nell'esercizio 1948-49, e vi abbiamo criticato; avete portato questo stanziamento a cinque milioni ed oggi lo aumentate di un milione. Ma come si può fare con sei milioni la sorveglianza su ottomila chilometri di coste? Se non faceste niente, sarebbe meglio; almeno non cadreste nel ridicolo. E non ci si spaventi della cifra che io indico, perchè il danno che si fa alle « cove » (i marinai le chiamano le « cove ») sottocosta è enorme.

Con grande stupore, ho poi visto addirittura la soppressione del capitolo 63 (52 del passato esercizio) Nello stato di previsione 1949-1950 erano stanziati 10 milioni per lo studio del problema della pesca. Di questo problema tutti ne parlano, tutti vogliono aiutare e potenziare questo settore. Il Governo invece toglie i dieci milioni per lo studio del problema, che, per quanto insufficienti, lo abbiamo sempre detto, rappresentavano qualche cosa. Ora non se ne parla più. È completamente dimenticato.

È diminuito — cadiamo anche qui nel ridicolo — da nove a quattro milioni lo stanziamento per l'assistenza morale e fisica alle famiglie dei portuali per il quale avevano chiesto un aumento. I portuali d'Italia sono 25 mila unità; quindi con questi quattro milioni si vuole dare una assistenza a 25 mila unità, pari a 160 lire all'anno per unità, ossia un pacchetto di sigarette Nazionali.

Onorevole Ministro, se nel passato nei nostri interventi, abbiamo detto che questo Ministero è nato ma non è cresciuto, ora dobbiamo affermare che abbiamo la sensazione che vi sia addirittura aria di smobilitazione. Noi siamo sempre maligni, ma prevediamo questa situazione. Il Ministero della marina mercantile o si organizza veramente, convogliando a sé tutti i servizi della pesca, delle capitanerie, della navigazione, dei servizi tecnici dando ad essi fisionomia economica e civile, altrimenti è destinato ad essere di nuovo inghiottito dalla amministrazione militare; esso sarà risucchiato certamente, tanto più che con questi arrivi di armi inutili stia tranquillo, onorevole Ministro, che i militari penseranno a fare il resto. La burocrazia militare ha pensato a sfinire il suo Ministero; i militari penseranno a farlo scomparire. Io affermo che non è razionale, non è logico, non è, direi, moderno suddividere la stessa materia sia che riguardi la pesca, sia la navigazione ed altro, in tre, quattro, cinque o perfino sei branche dell'amministrazione statale: è antieconomico e crea una confusione, confusione che non è voluta a caso per il suo Ministero.

Vediamo alcuni aspetti di questi servizi. La navigazione aerea: esiste un codice della navigazione che tende, per l'aspetto giuridico, ad uniformare, i principi che regolano la navigazione marittima, la navigazione nelle acque interne e la navigazione aerea. È chiaro ed è logico che anche i relativi servizi dovrebbero essere unificati. Per la navigazione aerea noi abbiamo l'assurdo, direi quasi assoluto, che il traffico civile è diretto da militari. Su questa materia dai banchi della maggioranza (mi sembra che alla Camera dei deputati l'onorevole Dominedò e in Senato l'onorevole Cappa stesso, se ne siamo fatti eco) è stato prospettato il problema e fu invitato il Governo a provvedere, o perlomeno ad iniziare lo studio per

l'unificazione dei servizi della navigazione aerea. Infatti non si può affermare che i militari — io non ho nulla contro i militari in sé e per sé — abbiano delle capacità economiche per regolare il traffico aereo, perché il traffico aereo non è un problema per militari: esso è un grosso problema economico in sviluppo, e consegnare questa branca dell'attività dello Stato, della Nazione, a dei militari, significa che di conseguenza creerete una remora, anziché uno sviluppo alla navigazione aerea.

Il Ministro Stragat sia alla Camera che qui, in Senato, aveva promesso che si sarebbe fatto parte diligente per iniziare lo studio — insieme al Ministero della difesa — per l'unificazione dei servizi al fine di concentrare nella Amministrazione della marina mercantile tutto il problema dell'aviazione civile. Allora non ci facemmo illusioni, e di fatto non se ne parlò più; oggi, evidentemente, il Governo ha ceduto e, certamente ha ceduto volentieri, alla interferenza dell'apparato militare dello Stato, in un problema squisitamente civile ed economico.

Un'altra situazione paradossale che esiste è la sistemazione del personale delle Capitaneerie di porto, in cui si verifica un'altra interferenza militare grave, e che costituisce un paradosso. Il corpo degli ufficiali delle capitaneerie di porto, dalla unificazione del regno d'Italia fino, mi pare, al 1917, è stato un corpo civile: in quell'anno, per esigenze militari di guerra, fu temporaneamente — come diceva la disposizione — militarizzato.

Dopo venne la smobilitazione, ed è evidente che dopo il 1922, cioè dal fascismo, non ci si poteva aspettare la smilitarizzazione di tale corpo; e per tutto il tempo del regime fascista, in cui si irregimentava tutto e tutto era ispirato a sistemi militari, non si pensò a far tornare civile questa branca dell'attività dello Stato.

Ma dal momento che il Governo della Repubblica italiana ha dato una autonomia alla Amministrazione della marina mercantile, è assurdo, inconcepibile che questa autonomia non venga data anche a tutto il personale periferico, che maggiormente conosce e sente la temperatura della situazione dei problemi marittimi.

Tale personale, dovete notare, è in questa particolare situazione; amministrativamente dipende da una amministrazione, e da un punto di vista disciplinare, gerarchico — e ciò che è più paradossale, madornale — agli effetti della carriera, dipende da un'altra amministrazione. L'ufficiale di porto, dipende per la carriera infatti dalla Commissione di avanzamento degli ufficiali della marina militare. Questo significa, cioè, che una amministrazione paga il suo personale, ma la decisione della capacità di questo, della sua efficienza e quindi anche per quanto riguarda la carriera, lo lascia ad un'altra amministrazione.

Credo che non si debba dire altro se non che questo avviene solamente in Italia. Ella si informi, onorevole Ministro, e vedrà che quanto affermo risponde a verità. Noi le chiediamo quindi che si regolarizzi questa posizione, ripristinando l'antica fisionomia, gloriosa, del corpo degli ufficiali di porto, sottraendola a qualsiasi ingerenza militare. Non ci si dica che gli ufficiali di porto hanno anche mansioni di indole militare, per le operazioni di leva. Per l'esercito la leva viene fatta da Commissari di terra che sono dei civili; e poi questa è una mansione talmente ridotta che evidentemente quel volume di lavoro è addirittura trascurabile di fronte al volume di lavori importanti che riguardano l'economia, i traffici, i lavori portuali, ecc.

Un altro problema che riguarda la riorganizzazione, dibattuto al di fuori del Governo, è il problema della pesca. È necessario l'unificazione dei servizi. Non parlerò molto su questo problema poiché ne parleranno altri colleghi.

Per i servizi della pesca ogni tanto si parla di fare un Ministero, un Sottosegretariato, un Commissariato, una direzione generale; noi ci contenteremo di qualsiasi cosa, ma il problema di fondo è questo: la unificazione dei servizi. Create l'organismo che volete, ma unificate prima i servizi.

Sono tre anni che si parla di questo problema ed ancora sussistono perplessità che proprio non comprendiamo. Per la pesca, in fondo, si tratta di mettersi d'accordo con il Ministero dell'agricoltura che è un Ministero civile ed è probabile che ciò sia più facile.

Abbiamo quest'altro assurdo: che le ricerche o gli studi idrologici e talassografici appartengono al Ministero dell'agricoltura il quale in proposito non ha nulla da dire. Come materia scientifica che un servizio sia in un posto o in un altro non importa, ma ciò ha interesse dal punto di vista di coordinamento economico e della funzionalità del servizio.

Ho letto sui giornali che si procederà intanto alla creazione degli organi. Questa sarebbe la soluzione peggiore del male: prima occorre fare la unificazione dei servizi, poi deciderete e decideremo, poichè anche noi diremo la nostra parola, a quale organo, sia ispettorato che commissariato ecc. sarà necessario affidare questa unificazione.

Ma sia consentito di dire qualcosa sui cantieri di armamento. Si dice sempre, ed anche il relatore onorevole Tommasini lo dice, che in fondo questo problema non riguarda la marina mercantile. Affermo il contrario, perchè la marina mercantile ha una economia complementare a quella dei cantieri di armamento. Le due strutture si sviluppano insieme.

Secondo le promesse e le assicurazioni date dal suo predecessore, dall'allora Ministro Saragat, i cantieri navali dovevano trovare un nuovo vigore dall'applicazione della famosa legge 8 marzo, n. 75. Questa legge era stata presentata con clangori di tromba, con manifesti murali inneggianti all'America — *thanks America* — con film di propaganda ecc., e si affermava che questa legge segnava l'inizio della ripresa dei nostri cantieri. Ma noi siamo maligni: facemmo delle riserve, approvammo, sì, la legge, presi alla gola perchè il Governo lo imponeva ed i licenziamenti erano in corso, ma dicemmo che essa aveva due difetti fondamentali. Il finanziamento era aleatorio perchè dipendeva dal beneplacito dei nostri benefattori americani. Il Governo disse che il beneplacito c'era, ma l'onorevole Simonini, una settimana fa, è venuto qui con il massimo candore a dirci che dei 34 miliardi di finanziamento previsti, solo otto ne sono stati assicurati, mentre per gli altri 26 miliardi c'è solo un capitolo « per memoria » sul suo bilancio.

In secondo luogo dicemmo che il piano era assolutamente insufficiente. Urgeva, ed urge, per la ricostruzione delle nostre navi, soprat-

tutto di qualità, un più lungo periodo. Noi avevamo prima della guerra oltre un milione di tonnellate di postali, cosiddetti « pacchetti », mentre oggi abbiamo poco più di 300 mila tonnellate. Occorreva quindi fare uno sforzo maggiore, sia come quantità, sia come tempo, anzi soprattutto come tempo, per la riorganizzazione dei nostri cantieri, che appena 15 anni fa, prima della legge Benni, erano in concorrenza con tutti i cantieri del mondo. Noi fornivamo, infatti, navi alla Norvegia, alla Polonia, agli Stati balcanici, alla Russia, navi di qualità e non da carico. La loro decadenza quindi risale a 15 anni fa. Il Governo, anzichè fare allora uno sforzo per mettersi al corrente della tecnica moderna, per mantenere cioè il livello produttivo dei nostri cantieri ed il prezzo di costruzione, ricorse al metodo dei finanziamenti per coprire la differenza del costo-nave, che dalla legge Benni fino ad oggi si è aggravato e si va aggravando. Il Ministro Saragat disse qui che lui non si preoccupava eccessivamente di questo problema della riorganizzazione dei cantieri, perchè — secondo lui — col lavoro che la sua legge procurava, mettendo in attività i cantieri stessi, essi avrebbero provveduto, con i loro mezzi, durante la loro attività per l'attuazione del primo piano Saragat — si pensava evidentemente ad ulteriori piani — alla loro riorganizzazione. Era una tesi, questa; però noi dicemmo, e confermiamo oggi, che se era valida quella tesi, perchè essa avesse efficacia non ci si poteva limitare a tre anni di lavoro per dar luogo alla riorganizzazione, tre anni che oggi poi sono ridotti a due anni.

Ma il grave è venuto dopo. Voi queste nostre critiche non le avete ascoltate e siete andati avanti, come al solito, senza il nostro parere, anzi contro il nostro parere. Ma poi, ad un certo momento, vennero le prime perplessità, i dubbi ed anche le bugie. A distanza di 12 mesi dalla pubblicazione della legge, per la quale si chiese l'urgenza, e si chiese a noi di non modificare il testo approvato dalla Camera per affrettarne l'approvazione, cosa è avvenuto della legge? Gli armatori liberi, questi benemeriti, questa categoria di cittadini sempre pronti a sacrificarsi per la Patria, mentre in un primo momento avevano chiesto in tutti

i modi che i finanziamenti non fossero dati alla « Fimmare », ma piuttosto all'armamento libero, ad un certo momento, dico, hanno operato un voltafaccia ed hanno piantato il Governo in asso, quasi al cento per cento, e le navi non si sono costruite. Onorevole Simonini, vorrei consigliarle di guardarsi da questa gente, ma non so se lei sia in grado di farlo!

Inoltre ad un certo momento lo stesso onorevole Simonini ci ha detto candidamente che l'America non consentiva il finanziamento. Io la prego, signor Ministro, di voler nella sua risposta dire qualche cosa di quel che sarà di queste, anche poche, 260 mila tonnellate — che già sembrano ridotte a 240 mila — che dovranno dare lavoro agli operai. Abbiamo il diritto di conoscere la situazione. Il relatore non ci dice niente, piange qualche lacrima amara, dice che bisogna salvare i cantieri, fida nella Divina Provvidenza. Ma non è con la Divina Provvidenza e con le lacrime amare che si salvano i cantieri italiani! Lacrime più amare ne piangono gli operai perchè vedono che la loro fatica, il loro sudore di decine di anni, di generazioni, per l'abulia del Governo e per l'egoismo dei nostri armatori, forse vanno a finire nel nulla. Ho detto « forse » onorevole Simonini, perchè ancora una volta, con la loro tenacia e con la loro civile lotta, saranno gli operai a salvare questa gloriosa nostra industria superando il perenne egoismo della vostra abulia anche se ciò imporrà loro dei duri sacrifici.

Devo dire qualcosa su alcuni suggerimenti che, riprendendo il motivo che l'anno scorso il relatore onorevole Raja ha svolto, il relatore onorevole Tommasini ha creduto di dare, non so con quanta opportunità, al Governo, sulla categoria dei portuali. Il relatore, a nome della maggioranza, naturalmente, afferma ancora una volta che il Governo deve usare tutta la sua fermezza contro i lavoratori marittimi e portuali nel caso di agitazioni e di scioperi.

TOMMASINI, *relatore*. Politici!

RUGGERI. Come se non fosse sufficiente, onorevole Tommasini, il Ministro Scelba con tutta la sua « Celere »! Io penso che lei vorrebbe vedere uno Scelba, con la « Celere », in

tutti i Ministeri: sempre fermezza, sempre durezza, sempre severità contro tutti i lavoratori! Lei parla di assicurare la libertà di lavoro: conosciamo questa tesi, onorevole Tommasini. Quando si parla di difendere la libertà di lavoro, si intende invece invitare il Governo ad organizzare il crumiraggio.

E si è passati senz'altro, per la categoria dei portuali, ad atti concreti. Mi riferisco al disegno di legge dell'onorevole Menghi, che pone il problema della rottura delle compagnie portuali e tende a riportare la situazione delle compagnie portuali, del lavoro portuale e dei lavoratori portuali, alla situazione che esisteva 40 anni fa. Non so quale sia la competenza del senatore Menghi sul problema del lavoro portuale, ma una cosa è certa: che egli non sa quali lotte, spesso sanguinose, hanno dovuto sostenere i portuali per difendersi contro lo sfruttamento dei padroni, che hanno sempre considerato questa categoria come una categoria di schiavi e di negri.

Onorevole Tommasini, debbo ricordarle che il lavoratore portuale non è un semplice manovale; il suo lavoro è un lavoro molto difficile, molto duro e molto mal pagato. Non so, ripeto, quale competenza abbia il senatore Menghi in questa materia, ma posso assicurarle di una cosa: che il suo nome è già tristemente famoso in mezzo a tutti i lavoratori portuali d'Italia. Può darsi che alcuni difetti, residui del passato, esistano nel funzionamento delle compagnie portuali: lo ammettiamo. Il relatore lo dice. Ma di cosa si tratta? Non entro nel merito, ma, comunque, si tratta, caso mai, di eliminare questi difetti. Non è onesto, non è leale, voler approfittare (si guardi, onorevole Ministro, da questo disegno di legge che è molto pericoloso) di questi difetti, del resto molto rari, molto superficiali e facilmente eliminabili, per buttare all'aria tutta l'organizzazione dei lavoratori portuali, metterli in lotta tra di loro, metterli in concorrenza tra di loro e svilire il loro salario, già abbastanza svilto, rendendo loro più duro il pane già duro, in seguito alla crisi economica e alla crisi dei traffici. Parleremo di questa legge a suo tempo, quando verrà presentata, e faremo, come sempre, il nostro dovere in difesa del salario e della vita dei lavoratori.

Onorevole Ministro, io sono stato molto breve, come vede. Pur con questi nostri rilievi, con queste nostre critiche, non presentiamo nè emendamenti, nè ordini del giorno, nè raccomandazioni; risparmiamo a lei l'occasione di non mantenere la parola, come è avvenuto per il precedente Ministro.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Proponete l'aumento di bilancio e risolviamo il problema.

RUGGERI. Sarebbe bocciata la nostra proposta, quindi non la facciamo. In 18 mesi, dall'ottobre 1948 ad oggi, il Senato ha discusso tre volte il bilancio della marina mercantile e ogni volta, da ogni settore, sono state fatte critiche, dati suggerimenti, presentati ordini del giorno ed ogni volta il Ministro li ha accettati quasi tutti; ma, ogni volta, ad ogni nuovo bilancio, vi è stata la dimostrazione che, appunto, il Ministro e il Governo hanno mancato di parola. Il Governo fa la sua politica senza preoccuparsi di quel che dice il Parlamento e, in questo caso, nel caso del suo Dicastero, di tutto il Parlamento. Si dirà allora che è inutile discutere? No, non è inutile. Di fronte al Paese, di fronte agli interessi dei cittadini, di fronte ai giusti interessi, noi abbiamo voluto indicare da che parte stanno i responsabili della decadenza dei vari settori della nostra marina. I pescatori, i portuali, i marittimi, i lavoratori dei cantieri, daranno il loro giudizio. Noi l'abbiamo già formulato negando il nostro voto al bilancio della marina mercantile. (*Applausi da sinistra*).

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Zotta ha presentato, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), la relazione sul disegno di legge: «Miglioramenti economici ai dipendenti statali» (533-B-*Urgenza*), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Il disegno di legge, per il quale è stata deliberata dal Senato l'adozione della procedura d'urgenza, verrà posto all'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani.

Comunicazione della Giunta delle elezioni.

PRESIDENTE. Il Presidente della Giunta delle elezioni mi ha inviato una lettera della quale do comunicazione al Senato:

« Onorevole Presidente del Senato,

Il compianto nostro collega senatore Bertini, a causa della sua improvvisa, e per noi tanto dolciosa scomparsa, non potè fare al Senato una comunicazione che mi onoro di fare ora.

La Giunta delle elezioni prese in esame e discusse a lungo la questione degli ex-Parlamentari, che aspirano alla nomina a senatore ai sensi della III disposizione transitoria della Costituzione, e che, per ragioni varie, ritengono di avere diritto a beneficiare di una interpretazione estensiva, nei singoli casi diversa, della disposizione medesima.

Poichè cotesta Presidenza aveva trasmesso alla nostra Giunta alcuni memoriali, che le erano pervenuti dagli interessati, il Presidente della Giunta, assunta la relazione su tali memoriali, formulò una serie di quesiti, l'uno subordinato all'altro, che contenevano le numerose ipotesi prospettate dagli interessati.

Il primo quesito era questo:

« In via pregiudiziale ritiene la Giunta di essere investita di competenza a decidere in ordine alla eleggibilità a senatore, ai sensi della III disposizione transitoria della Costituzione, in accoglimento della richiesta fatta direttamente dagli interessati alla Giunta delle elezioni o per tramite della Presidenza del Senato? ».

La Giunta, a maggioranza, ritenne che essa è chiamata a norma degli articoli 66 della Costituzione e 7 del Regolamento del Senato, a verificare i titoli dei senatori, nominati o eletti, ma non ha competenza a deliberare quando manchi una nomina o una elezione sulla quale essa avrebbe potuto operare la propria verifica.

La Giunta, inoltre, si riservò di esaminare nel merito i singoli ricorsi qualora il Senato, pronunziandosi in diffiduità della Giunta, ritenesse la competenza della Giunta medesima a giudicare anche quando manchi una nomina o un'elezione.

F.to AZARA».

ORLANDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO. Come il Senato ha inteso, è stata presentata una relazione su tutta una serie di richieste dirette ad ottenere il riconoscimento del titolo di appartenere all' Senato. Di tali ricorsi, il contenuto di merito per ora qui non viene in discussione perchè l'esame della questione si è fermato sopra la pregiudiziale, cioè a dire se la Giunta delle elezioni, che è stata investita di quelle questioni, avesse o no la competenza di esaminarli. Ora la Giunta si è ritenuta incompetente. Ognun vede quanto la questione sia delicata, perchè importa determinare i limiti della prerogativa del Senato stesso circa la sua maniera di costituirsi come organo sovrano. Argomento, ripeto, di una estrema importanza e delicatezza.

Ora, una relazione o, quanto meno, delle conclusioni ci sono state presentate, e notate che qui vi fosse si parla di una incompetenza della Giunta, ma non del Senato almeno in maniera espressa; mentre, logicamente, la Giunta, come organo del Senato dovrebbe essere come un riflesso della competenza dell'Assemblea. Ma io qui tocco il merito e non lo debbo fare. La questione, ripeto, è molto importante e ciò basta per ora. Credo che quando la relazione sarà distribuita, l'argomento potrà essere messo all'ordine del giorno. Ora, per la determinazione della seduta in cui discutere di questo argomento io mi rimetto, come è naturale, alla nostra Presidenza che ha la responsabilità, come ha tutta la nostra fiducia, circa l'andamento dei lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Credo di interpretare le preoccupazioni del Senato nel senso che si proceda nell'esame dei bilanci, rinviando tale questione a dopo le feste pasquali; quando avremo fatto pubblicare questa lettera, metteremo la questione all'ordine del giorno in modo che possa essere dibattuta e risolta.

Ripresa della discussione sul bilancio della Marina mercantile.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare sul bilancio della Marina mercantile il senatore Voccoli. Ne ha facoltà.

VOCOLI. Onorevole signor Presidente, signor Ministro della marina mercantile, onore-

voli colleghi, dichiaro subito che fermerò la mia attenzione su alcuni punti del bilancio della Marina mercantile, e chiedo venia ai colleghi se sarò costretto a ripetere qualche cosa che è stata già trattata dal collega che mi ha preceduto.

Il bilancio di cui ci occupiamo presenta quest'anno un aumento di spese sia per quanto riflette i servizi marittimi, e più propriamente le sovvenzioni alle società assuntrici dei servizi stessi e di compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale, sia per ciò che riguarda il trattamento economico del personale dello Stato e gli adeguamenti delle pensioni ordinarie al personale civile e militare. In cifre, si ha una spesa per sovvenzioni a compagnie di navigazione di 4 miliardi 72 milioni 500 mila lire, con un aumento, rispetto all'esercizio precedente di un miliardo e 247 milioni; per il trattamento alle pensioni del personale, un aumento di lire un miliardo 460 milioni 350 mila lire.

Il relatore, onorevole Tommasini, ha trattato in maniera esauriente la parte che riflette le spese per sovvenzioni delle compagnie di navigazione ed ha rilevato che l'aggravio per lo Stato appare (così egli dice; io direi: è) davvero impressionante; ma ho il dubbio che egli non sia riuscito ad indicare il mezzo come ovviare a questi ingenti aumenti. Va bene: il controllo dei servizi sovvenzionati, il regolamento delle Convenzioni con le società del gruppo « Finmare », la scelta giudiziosa delle linee da sovvenzionare, sono certamente mezzi, che, se attuati con scrupolosità e con competenza, potrebbero dare buoni risultati. Ma, secondo me, occorre soprattutto essere convinti che l'interesse dello Stato deve predominare sull'interesse privato, e che gli uomini chiamati ad applicare queste direttive siano all'altezza del compito, e non autori improvvisati di provvedimenti che scaturiscono, il più delle volte, da suggerimenti di burocrati poco scrupolosi, ligi solo al 27 del mese ed al proprio tornaconto personale. Non sembri una affermazione grave e gratuita quella che ho fatto, perchè un po' di conoscenza del modo come si svolgono le pratiche nei Ministeri l'ho pur io, per il lungo periodo che sono stato a capo dei portuali, nel quale ho acquistato una certa praticaccia, che mi dà il diritto di parlare nel

modo come parlo. Ma non è mio proposito adentrarmi in un argomento che colleghi più esperti e più preparati di me tratteranno durante il corso di questa discussione.

A me preme fare il punto — come dicevo — su due problemi relativi al bilancio di cui ci occupiamo: cantieri di armamento e compagnie di lavoratori portuali.

Cantieri di armamento. Io sono di una città in cui i cantieri di armamento formano la vita della città stessa: Taranto. Non vi è chi non sappia come questa città si sia agitata moltissimo negli ultimi anni perchè si minacciava la chiusura del suo grande complesso industriale, la ex « Tosi », oggi « Cantieri Navali Taranto » e si minacciava anche la diminuzione del personale del grande arsenale di Stato della marina militare, appunto per la deficienza dei lavori.

Ecco perchè io mi interesso più specialmente di questi problemi: il primo che riguarda direttamente la mia città; il secondo, perchè sono un portuale, sono un vecchio organizzatore portuale, che, come è risaputo, ha sacrificato tutta la sua esistenza in mezzo a questa categoria di lavoratori, e quindi parlo per quella competenza è pratica che mi deriva dal lungo esercizio della mia attività sindacale.

In riferimento ai cantieri di costruzione dirò, in contrasto con il collega Cappa, che il Ministero della marina mercantile deve avere uno specifico interesse a promuovere le costruzioni di navi e non solo per ragioni sociali, ma specialmente per ragioni contingenti. Io comprendo le preoccupazioni di alcuni strati sociali che mal vedono l'accentrarsi della produzione nelle mani dello Stato in tutti i campi della vita del Paese, ma tant'è: il mondo va trasformandosi verso un sistema di produzione accentrata, come sono le nazionalizzazioni di grandi complessi industriali e di importanti servizi pubblici in Inghilterra ed in altri paesi dell'Europa occidentale, senza contare le grandi trasformazioni effettuate nei Paesi orientali, dove tutto è diretto e disciplinato dallo Stato. È certo che l'economia liberale, che ne pensino gli illustri rappresentanti superstiti delle istituzioni sorte dalla rivoluzione borghese del 1789, va man mano cedendo il posto a nuove forme di produzione e di riorganizzazione economico-sociale delle Nazioni.

Quindi non dobbiamo esitare a seguire la evoluzione dei tempi, adeguando la nostra attività a quelle che sono le nuove esigenze dei popoli. Nel fatto stesso di riconoscere che la rinascita del nostro naviglio, come dice il relatore Tommasini, è saldata alla ripresa delle costruzioni navali, sta la ragione che ci deve convincere a non lasciare niente di intentato perchè le navi mercantili si costruiscano. Onorevoli colleghi, io mi domando, e questa è una domanda ardita che mi pongo: se il Trattato di pace non ci avesse imposto dei veti, degli obblighi per la ricostruzione delle navi da guerra, avremmo a quest'ora messo mano alle costruzioni della flotta della marina militare? Io ritengo di sì, ed anzi quel che penso è suffragato da ciò che scrivono alcuni giornali i quali invocano appunto questa libertà dalla Organizzazione delle Nazioni Unite, della quale ormai fa parte anche l'Italia, almeno indirettamente, in quanto noi siamo legati a quelle nazioni che fanno parte dell'O.N.U. Appunto da quell'organismo l'Italia, si dice, dovrebbe ottenere la libertà di riorganizzare la sua flotta militare. Ho qui un giornale della mia città che reca un articolo intitolato: « Rinnovare e potenziare la marina militare ». Io vi risparmio la lettura, ma questo articolo è tutta una invocazione alla ricostruzione della marina da guerra, prendendo lo spunto dall'ultima manifestazione a favore della Marina militare, la cui bandiera è stata decorata di medaglia d'oro. Si sostiene che è necessario costruire quanto più è possibile navi da guerra. È vero che non ci sono i fondi, ma quando si tratta di costruire ciò che può servire per la nostra difesa — diciamo così per non chiamarla offesa — non si bada ad economie, si trovano i soldi; come si sono trovati per andare ad occupare la Somalia, si troverebbero per ricostruire la marina da guerra.

MAZZONI. Vorrebbe che fosse abolita del tutto?

VOCOLLI. Io non sto dicendo, collega Mazzoni, che si deve abolire la Marina militare, dico solo che se non avessimo l'obbligo di non costruire navi da guerra, a quest'ora le avremmo già costruite, o le staremmo costruendo.

Ebbene, giacchè nessuno ci impedisca di mettere in mare navi mercantili, perchè non sviluppiamo al massimo l'attività cantieristica

nazionale con la costruzione di grandi mezzi da trasporto, sì da incrementare il traffico commerciale ed industriale del nostro Paese?

I relatori dei bilanci degli anni scorsi hanno riconosciuto, qualcuno con riserva, qualche altro esplicitamente, il bisogno della ripresa delle costruzioni navali. Ma, purtroppo, onorevole Simonini, la legge Saragat che si proponeva di risolvere questo grave e pressante problema è rimasta pressochè inoperante: uso le stesse parole del relatore, perchè a me piace fare delle ammissioni quando queste affermazioni vengono dall'altra parte del Senato, anche perchè non si dica che noi siamo faziosi, che noi siamo settari, che noi siamo avversari impenitenti, irriducibili, di quello che è l'indirizzo del Governo attuale sostenuto dalla maggioranza democristiana.

Voleva essere, il programma di Saragat, un incitamento agli armatori privati ad impiegare i loro capitali nella ricostruzione del naviglio, assicurando loro dei contributi che non rappresentavano un apporto sufficiente per i loro fini speculativi. Quasi quasi gli armatori italiani avrebbero voluto che lo Stato avesse anticipato tutte le somme che occorreivano per la costruzione di quelle 260 mila tonnellate di naviglio, che poi si ridussero a 220 mila, e che, io penso, subiranno ancora un altro taglio. Si riteneva da Saragat che bastasse assicurare quel 30 per cento di contributo da parte dello Stato per vedere subito centinaia di commesse di lavoro a tutti i cantieri italiani. E invece noi che abbiamo visto? che i cantieri sono rimasti inoperosi. Si disse anche che impedimento alla ricostruzione del naviglio era il costo di produzione, e qualcuno arrivò a sostenere che la mano d'opera inciderebbe nel prezzo in misura notevole, per cui gli armatori preferivano acquistare navi all'estero, magari usate, ma in ottimo stato, ad un prezzo di gran lunga inferiore a quello praticato dai cantieri italiani. Vediamo fino a che punto ciò risponda a verità, o meglio: pur riconoscendo il vantaggio che si può conseguire acquistando navi usate dall'estero, analizziamo il costo delle costruzioni navali per stabilire se la mano d'opera incida sul prezzo in misura notevole. Perchè quando si trattò di licenziare una gran parte degli operai cantieristici si disse che loro erano insaziabili, che volevano del-

le paghe altissime, per cui erano essi che mettevano nell'impossibilità gli armatori di commettere le navi ai cantieri. Questo era forse un argomento per giustificare i licenziamenti, ma vediamo come stanno veramente le cose.

Gli elementi che concorrono alla formazione del costo di una nave si possono raggruppare nelle seguenti voci: materiali ferrosi, materiali di allestimento, apparato motore ed ausiliari, mano d'opera e spese generali. Le prime tre voci, cioè materiali ferrosi, materiali di allestimento, apparato motore e ausiliari incidono nella misura del 70 per cento circa, mentre la mano d'opera incide dal 13 al 15 per cento, e le spese generali poi il rimanente. Le sperequazioni esistenti tra i costi dei cantieri nazionali e quelli esteri, principalmente gli inglesi, sono dovute, secondo me, alle seguenti cause: elevato costo di molti materiali, primi fra tutti i siderurgici, e di molti lavorati e macchinari fabbricati in Italia; alto costo dei finanziamenti; forte quota di spese generali dovute alla scarsità della produzione rispetto alla potenzialità degli impianti. I costi dei materiali siderurgici e dei macchinari sono elevati perchè la nostra industria siderurgica, e quella meccanica, hanno degli impianti antiquati, non hanno cioè provveduto per tempo al rimodernamento degli impianti, secondo gli ultimi ritrovati della tecnica. Il prezzo del ferro è alto rispetto all'estero: in Italia, un chilo di ferro costa sulle 90 lire mentre fuori si può pagare 60. Il carbone adoperato nella siderurgia è di qualità scadente, specie quello americano, forse perchè gli americani sono nostri buoni protettori, ed hanno interesse a smaltire tutto quel carbone, che, chi si intende un po' di aziende siderurgiche, chi si intende di servizi ferroviari, sa quanto sia scadente; e mi appello all'onorevole Corbellini, al quale mi guarderei bene dall'attribuire colpa di ciò. La mano d'opera, come ho già detto, incide in modesta misura e non è l'elemento determinante del costo di produzione. Citerò un caso esemplificatore. È risaputo che l'operaio americano — e l'altro giorno l'onorevole Corbellini me lo confermava nella riunione della 7ª Commissione — guadagna tre volte di più di quel che guadagna un operaio italiano; forse anche più. Eppure i prodotti americani costano meno dei nostri. Qual'è la ragione? La differenza

va ricercata principalmente nell'impiego di macchine sempre più perfezionate, ed in una migliore razionalizzazione della produzione.

Ricordo che allorquando la direzione dei cantieri navali tarantini decise di licenziare circa 1500 operai — l'ho accennato in principio — per la crisi che l'attanagliava, una delle ragioni che si presentava da qualche settore, a giustificazione del provvedimento preso, era che, oltre alla mancanza di lavoro, nessuna commessa poteva pervenire alla direzione per le eccessive pretese della massa operaia, pretese che incidevano fortemente nel costo di produzione. Non è il caso di stare qui a dimostrare come una tale affermazione fosse puramente arbitraria e gratuita. La prova sta nel fatto che oggi sono già quattro, a quanto si riferisce dalla stampa, le navi che debbono costruirsi nei cantieri di Taranto, e bisogna riconoscere che la Direzione di quei cantieri si è prodigata in tutti i modi per procurarsi del lavoro. Ma non bisogna dimenticare la concorde azione di tutti i ceti, di tutte le categorie, di tutti i partiti, di tutte le autorità, che si sono adoperate perchè quell'importante complesso industriale non perisse. E va segnalata anche l'opera spiegata dall'attuale Ministro Simonini, il quale, mi pare, abbia annunziato alla mia città, che si sta adoperando perchè sia data un'altra commessa a quei cantieri navali, e cioè la costruzione di una motonave da 10.700 tonnellate dell'armatore Fassio di Genova. Io credo — e il Ministro me ne dà conferma — che occorra nè più nè meno che un poco di buona volontà, da parte di tutte le categorie, di tutti i partiti, come è avvenuto a Taranto, dove, con la concordia di tutti i cittadini si è riusciti ad avere la commessa di parecchi lavori, perchè come ho detto la Direzione ha messo un po' da parte quelle ragioni che molti facevano circolare per giustificare l'atteggiamento, ed anche perchè gli azionisti non potevano veder fallire, non potevano veder crollare il loro complesso industriale. Volevano sì, l'appoggio degli altri ceti della città, e lo ebbero dalle autorità, e — come pare — anche dall'attuale Ministro della marina mercantile. Perciò ci vuole della buona volontà per ottenere che i cantieri italiani non periscano. Ma per chiudere questa parte delle

mie osservazioni sullo sviluppo del naviglio, sono dell'avviso che non si risolve — come ho già detto — il problema, se non ricorrendo alle costruzioni, per conto dello Stato, di navi mercantili. Mi si dirà che una tale proposta è inattuabile perchè mancano i fondi; ma è l'unico mezzo per contribuire efficacemente alla ripresa dell'economia nazionale.

Veniamo ora al secondo punto del mio intervento, che riflette le compagnie portuali. Il bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale presenta quest'anno una contrazione delle entrate, rispetto a quello dell'esercizio precedente, di circa il 50 per cento, e una diminuzione di uguale percentuale nelle spese per i provvedimenti relativi alla assistenza, alla tutela della integrità fisica e alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie. Ciò purtroppo sta a denotare la gravissima crisi che si prevede nel traffico dei porti italiani nell'anno finanziario 1950-51.

Nella discussione del bilancio dello scorso esercizio feci notare che sarebbe stato opportuno devolvere una parte del fondo di riserva che si chiudeva con un attivo presunto di oltre 8 milioni, al fondo di assistenza dei lavoratori e delle loro famiglie; ebbi dall'allora Ministro Saragat una dichiarazione con cui si accettava la mia richiesta a titolo di raccomandazione. Ma mutano i Ministri e mutano le promesse, anche se i Ministri provengano dalle stesse file politiche. Il bilancio di quest'anno, infatti, presenta la stessa sperequazione, sebbene il fondo di riserva segna un residuo attivo di molto inferiore a quello del passato esercizio, 2.797.000 lire. La mia non è una richiesta infondata se si tiene conto che le entrate previste ai capitoli 1 e 2 del bilancio sono preventi — badate bene, onorevoli colleghi — che si realizzano con i contributi che gravano per lire 1,30 a tonnellata sulle merci che vengono caricate o scaricate nei porti, e per venti centesimi a tonnellata, sono versati dai lavoratori.

La Commissione ministeriale, incaricata della distribuzione degli aiuti ai portuali, è composta, signor Ministro, esclusivamente da funzionari dipendenti dal vostro Dicastero. Sarebbe bene che a far parte di questa Commissione fosse chiamato un rappresentante dei lavora-

tori, così come è stabilito per il Comitato centrale del lavoro portuale, istituito con la legge dello scorso anno. Gli uffici del lavoro portuale in tutta Italia sono in numero di 26 e sono istituiti nei maggiori porti. Calcolando che per il loro funzionamento abbisognano di due impiegati per ogni ufficio, avremo che, per mantenere 52 impiegati, anche a 50 mila lire mensili ciascuno, occorrerebbero ben 31 milioni e 200 mila lire annue, che poi diventerebbero circa 50 milioni per le spese di stampati, posta, luce, suppellettili e quanto occorre per il mantenimento degli uffici stessi. Ed invece le somme stanziare sono una irrisione.

Ora, se prima della guerra, cioè prima del 1939, si versava per tale fondo un contributo di 15 centesimi a tonnellata, diventato oggi lire 1,50, ne consegue che il decuplo attuale è certamente un aumento irrisorio.

Propongo quindi che il contributo sia raddoppiato, e cioè che sia portato almeno a tre lire: non sarebbe molto ma potrebbe servire in certo qual modo ai bisogni degli uffici del lavoro portuale, così da consentire una migliore organizzazione di essi. E badate che non è un aggravio per il bilancio del Ministero della marina mercantile, no! Si tratta di emettere un decreto col quale siano autorizzate le Capitanerie ad imporre, sia sulle merci che si scaricano, sia sui lavoratori, un contributo maggiore. E le assicuro, signor Ministro, che attuando questa proposta lei avrà il consenso della massa dei portuali italiani, perchè, è inutile tacerlo, io parlo per incarico loro.

Il relatore, senatore Tommasini, ha rilevato giustamente che i lavoratori portuali non si improvvisano, e che la loro forma di organizzazione deve essere mantenuta, forse riferendosi ad una proposta di legge presentata dal senatore Menghi, tendente a modificare l'ordinamento dei lavori nei porti...

TOMMASINI, *relatore*. Non la conosco.

VOCCOLI. Dico forse; comunque di questa proposta riparleremo a suo tempo, quando verrà in discussione davanti al Senato, perchè a me non piace affrettare gli eventi, e non voglio neanche deliberare il problema, perchè commetterei un errore. Può darsi benissimo che il senatore Menghi, quando avrà considerato meglio il passo falso che ha fatto, ritiri il suo progettino di legge, ed allora sarà inutile di-

scuterne. Ma di ciò, come ho detto, ci occuperemo nel caso fosse mantenuto.

Concordo con il relatore Tommasini, sul verificarsi di casi, invero molto rari, di spiacevoli forme di sfruttamento fra compagni, veri e propri casi di subappalto di lavoro; tali infrazioni debbono essere rigorosamente repressi, ricorrendo anche alla radiazione dai ruoli delle compagnie, dei lavoratori che le commetterebbero. D'altra parte se nella società umana non sorgessero contrasti o inadempienze nei rapporti fra gli uomini, non sarebbero necessarie le leggi per disciplinare la vita dei popoli, a meno che non si voglia pensarla anarchicamente, nel qual caso dovremmo ammettere che la società nostra possa diventare una società di eguali, di uomini che fanno l'interesse proprio senza ledere gli interessi degli altri, una società umana in cui ognuno si preoccupi esclusivamente degli affari propri, e allora tutto sarebbe risolto. Ma siccome *homo homini lupus* (permettetemi di citare una frase latina, visto che se ne fa quasi abuso da parte vostra), vi dirò che le Capitanerie di porto hanno degli appositi ispettori, i quali, collega Tommasini, hanno appunto questo compito, di vigilare lo svolgimento delle operazioni portuali, il comportamento dei portuali stessi e il numero degli adibiti al lavoro, i quali debbono essere, come lei sa, proporzionati alle esigenze del servizio. Chi sbaglia paga, quindi, questa è la massima disciplinare che vige nei porti.

Il senatore Tommasini, richiamandosi alla relazione Raja, dello scorso anno finanziario 1949-50, ha voluto sottolineare l'importanza della necessità di impedire ai portuali, come ai marittimi, il ricorso allo sciopero quando non si tratti di difendere gli inalienabili diritti del lavoro, e vuole che si ricorra a mezzi energetici contro lo sciopero a scopo politico, riservando allo Stato, non la facoltà, ma l'obbligo, di difendere la libertà del lavoro e l'ossequio della legge.

Il collega che mi ha preceduto ha detto qualche cosa in proposito. Ma io dirò, appunto per quella pratica che ho dei portuali, che essi hanno sempre fatto più del loro dovere; i portuali si sono adoperati nella esplicazione dei compiti ad essi affidati in tutte le maniere, con zelo ed entusiasmo. Cade a questo proposito ricor-

dare, a titolo di omaggio verso questi lavoratori, che, nei momenti in cui i porti e le attrezzature portuali erano distrutti, essi si sono prodigati solo con i mezzi fisici, nella esecuzione del lavoro, per non far mancare il necessario alle popolazioni del nostro Paese. Questo è vero patriottismo!

Se per lo scarico di merci, che manifestamente non sono dirette al mantenimento dei rapporti pacifici tra i popoli, essi si sentono, per ragioni di coscienza, portati a non rendersi corresponsabili di eventuali disastri per la nostra Nazione, possiamo noi affermare con sicurezza che questi uomini, perchè portuali, debbono cessare di ritenersi liberi cittadini? Noi qui facciamo un'analisi, egregio senatore Tommasini, che riflette il bilancio finanziario di un settore dell'amministrazione dello Stato: la marina mercantile. Atteniamoci al problema economico dell'apparato in esame, senza considerazioni di parte che potrebbero metterci su falsa strada.

Circa la ripartizione del lavoro nei porti noi indicammo nella discussione dei passati esercizi il mezzo più adatto per ovviare alla sperequazione lamentata: il ripristino del « Trascom ».

Il « Trascom » come sapete era un'organizzazione statale composta di elementi tratti da vari Ministeri che assegnava i piroscafi da scaricare ai vari porti d'Italia in modo che ci fosse una certa perequazione in questi servizi. Il « Trascom » funzionò molto bene nell'immediato dopoguerra; ma poichè non ci si volle ascoltare, i lavoratori portuali, che sono pieni di iniziative, sapete che cosa hanno fatto? Per sopperire alla mancanza di questo Istituto hanno creato la Cassa di integrazione, che è formata da fondi che essi stessi versano. I fondi di integrazione sono provvidenziali, per quei porti dove non si guadagna abbastanza, per non morire di fame. I porti che lavorano di più versano somme maggiori e concorrono a portare la paga dei portuali degli altri porti ad un livello tale che consente loro, come ho detto, di vivere. Sono stati quindi gli stessi lavoratori che hanno provveduto a quello che lo Stato non ha voluto concedere.

Un problema particolare è quello che riflette lo scarico dei piroscafi — e qui vengo ad una questione che interessa direttamente il collega

Tommasini — che approdano a Venezia, a Porto Marghera.

Da anni quei portuali si battono perchè il lavoro venga eseguito da loro, mentre gli industriali si servono di personale proprio. Il Ministro *ad interim* di qualche mese fa, l'onorevole Corbellini, che per combinazione siede oggi alla sinistra del relatore, durante la sua breve permanenza al Ministero della marina mercantile, pensò di emettere un decreto con il quale fu concesso agli industriali di Porto Marghera di far scaricare le navi il cui carico è in genere diretto a quel complesso industriale, da personale proprio. Ciò essendo contrario allo spirito della legge 24 gennaio 1929, n. 166, è causa di viva agitazione tra i portuali di Venezia e noi ci auguriamo che l'attuale Ministro Simonini, come ha promesso — perchè sappiamo che lo ha promesso — riveda la questione con una Commissione composta di lavoratori portuali, di industriali e di rappresentanti del Provveditorato del porto di Venezia. Questo noi chiediamo; la revisione cioè di quello che è stato deciso dall'ex Ministro Corbellini, in modo che si addivenga ad un provvedimento che non turbi l'ordine e la pace del porto di Venezia.

CORBELLINI. In questo modo togliete lavoro a 22 mila lavoratori di Marghera, per salvare 500 persone.

VOCOLI. Voi invocate tante volte la legge quando vi fa comodo, ma non ora che ce n'è una a favore dei portuali. Badate, onorevoli colleghi, che la legge del 1929, per cui furono istituite queste compagnie portuali, che sono enti di diritto pubblico, dà la facoltà, anzi il diritto alle compagnie portuali di scaricare i piroscafi non solo nel porto vero e proprio, ma anche nelle adiacenze del porto; e Porto Marghera mi sembra che sia adiacente al porto di Venezia.

Se lei, onorevole Corbellini, ha creduto di agevolare gli industriali di Porto Marghera, questo è affar suo; ma noi oggi invochiamo da un Ministro, che rappresenta la classe lavoratrice al Ministero della marina mercantile, il suo interessamento, diciamo così, per i portuali di Venezia, non per agevolare esclusivamente gli operai, ma perchè sia rispettata la legge.

Io ho assistito l'altra sera ai discorsi che sono stati pronunciati nell'altro ramo del

Parlamento: si è parlato tanto in quella sede intorno al rispetto delle leggi; perchè allora, per quanto riflette il bilancio della Marina mercantile, non si vuole rispettare la legge istituita nel 1929?

Onorevoli colleghi, i lavoratori portuali, riuniti nella loro salda e compatta federazione nazionale, rappresentano una delle poche, forse l'unica categoria che è disciplinata da leggi speciali, per cui il rendimento delle loro prestazioni è quanto di più encomiabile si possa desiderare. I lavoratori portuali, sia durante la guerra che in pace, hanno sempre ben meritato dalla Patria, per la qual cosa essi, congiuntamente ai loro doveri, chiedono, a mio mezzo, il riconoscimento dei loro sacrosanti diritti. Se il Governo De Gasperi crederà di misconoscere questi diritti, si ricordi che cozerà contro una categoria di lavoratori granitica sulle sue basi e salda nella sua organizzazione. (*Applausi da sinistra. Congratulazioni*).

Trasmissione di disegni di legge.

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

« Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (972), di iniziativa dei deputati Angelini ed altri;

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 926, concernente indennità ai funzionari a riposo incaricati di eseguire collaudi » (973);

« Proroga della esenzione temporanea dall'imposta di ricchezza mobile a favore delle navi, già ammesse a fruirne in forza di leggi speciali, che siano rimaste inattive per causa dipendente dalla guerra » (974);

« Nuove concessioni in materia di importazione ed esportazione temporanea (quarto provvedimento) » (975);

« Ratifica, senza modificazioni, dei decreti legislativi 2 dicembre 1947, n. 1651, e 9 marzo 1948, n. 450, e ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 307, con-

cernente norme per i sottufficiali e militari di truppa della Guardia di finanza trattenuti e richiamati » (976), di iniziativa dei deputati Numeroso ed altri;

« Proroga dei termini di legge per estendere alle mogli dei dispersi le agevolazioni concesse alle vedove di guerra ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 830 » (542-B), di iniziativa del senatore Russo. (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione:

della 7^a Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge, d'iniziativa dei deputati Angelini ed altri: « Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (972);

della Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente il disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 926, concernente indennità ai funzionari a riposo incaricati di eseguire collaudi » (973).

Ripresa della discussione del bilancio della Marina mercantile.

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

GIACOMETTI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nell'aprile dello scorso anno l'onorevole Saragat, che visitava Venezia nella sua qualità di Ministro

della marina mercantile, ebbe a dichiarare: « Per Venezia i canali sono come le strade per le città di terra ferma. Questa città marittima ha il diritto di avere le sue arterie principali che possono essere percorse da navi di qualsiasi tonnellaggio ».

Non è una grande scoperta che ha fatto il vostro amico Saragat, ad ogni modo ho voluto porre in testa a questo mio breve intervento sulla situazione del porto di Venezia questa dichiarazione per due ragioni: la prima per documentare che tutte le personalità di Governo che si susseguirono nelle visite ufficiali, riconobbero le condizioni tristi del porto di Venezia e si impegnarono a fare il possibile per modificarle e con unanimità — veramente poco encomiabile — non mantennero poi le loro promesse; la seconda che quanto dirò sulla stridente sperequazione tra i porti liguri e tirrenici e quelli adriatici non ha né può avere ragioni di bassa invidia, di antipatico campanilismo, né tanto meno di critica per gli sforzi compiuti dalla gente ligure e dai suoi parlamentari che in tutti i tempi hanno saputo efficacemente tutelarne gli interessi. Se si fanno dei confronti nel movimento commerciale dei porti italiani si osserva che la situazione dei porti liguri e tirrenici è nettamente diversa da quella dei porti adriatici. Mentre i porti tirrenici risentono del favorevole afflusso dei grandi traffici dell'occidente e soprattutto del movimento commerciale, conseguenza del Piano Marshall — sia che derivi direttamente dagli aiuti, sia dalle correnti commerciali che si stanno sviluppando come corollario del Piano stesso — i porti adriatici presentano una situazione che si potrebbe definire il rovescio della medaglia, della privilegiata posizione della medaglia della privilegiata posizione geografica dei porti italiani prospicienti a Gibilterra.

Ho qui raccolto ed espongo brevissimamente al Senato qualche elemento statistico per documentare questa sperequazione. Confrontiamo le merci sbarcate e imbarcate in migliaia di tonnellate nel 1938 da una parte e nel 1949 dall'altra. Abbiamo per i porti tirrenici — ne cito soltanto due — i seguenti dati: Genova, con 6.864 migliaia di tonnellate contro 7.564 migliaia di tonnellate nel 1949; il confronto tra il 1938 e il 1949 dà una percentuale del

110,19 per cento; Napoli, dà 2.377, nel 1938, e 2.045 nel 1949, cioè l'86,03 per cento; per i porti adriatici abbiamo i seguenti dati: Trieste, con 3.379 contro 3.482, con una percentuale del 103,04 per cento; Venezia, 4.368 contro 3.140, cioè il 71,88 per cento.

Si deve poi considerare che il volume dei traffici europei con l'oltremare è oggi di gran lunga inferiore all'anteguerra. Le cifre di movimento sono compensate nella corrente degli arrivi dai programmi di aiuti, ma nelle partenze si risentono le insufficienze delle esportazioni verso i mercati extra-europei. Se, come succede, i traffici in arrivo provengono prevalentemente dai Paesi occidentali di oltre Atlantico, ne segue fatalmente che l'incremento dei lavori dei porti tirrenici porta per conseguenza una notevole contrazione dei traffici dei porti adriatici. Infatti, sia gli aiuti destinati all'Italia, sia la potenzialità degli scambi del Paese non possono essere artificialmente aumentati per incrementare e soddisfare tutte le necessità della nostra marineria, dei nostri traffici e dei trasporti. Spetta quindi al Governo di equilibrare le risorse tra i due mari, temperando con opportuni provvedimenti un adeguato riconoscimento delle necessità adriatiche. Venezia risente in maniera particolare questa situazione, Venezia che fu per posizione geografica e per tradizioni secolari il porto per e dall'Oriente, risente in questi momenti un danno. Malgrado che la situazione sia stata prospettata infinite volte ai dicasteri competenti da parte dell'Amministrazione comunale, della Camera di commercio, del Provveditorato del porto, delle organizzazioni sindacali, sia degli armatori come dei lavoratori, ben poco si è fatto finora per risolvere la crisi che incombe sul porto.

Esaminando rapidamente le statistiche che già abbiamo esposto, si rileva che, mentre Genova, con i suoi 7 milioni e mezzo di tonnellate ha raggiunto il 110 per cento rispetto al 1938, Venezia, malgrado abbia ripristinato la potenzialità e la efficienza dei suoi impianti portuali, raggiunge appena il 72 per cento rispetto al 1938 che era già, allora, tutt'altro che un risultato soddisfacente. Questa è la situazione dei maggiori empori di traffico dei due mari; ciò che indica e denuncia una posizione di

squilibrio non scovra da un preoccupante allarme per l'avvenire. Si sa poi che i traffici del porto di Venezia fanno perno sulle linee regolari di navigazione che collegano il porto stesso ai paesi del Mediterraneo e dell'Oriente e anche qui notiamo tra le cause della persistente crisi attuale la ridotta efficienza delle linee stesse e, conseguentemente, la diminuzione delle periodiche relazioni normali con i più importanti scali del Levante, sia anche dell'Europa occidentale e delle Americhe, correnti queste ultime che, invece, avrebbero dovute essere intensificate. In base alla legge del 7 dicembre 1936 i traffici di linea erano serviti dalla « Società Adriatica di Navigazione » e dalla « Tirrenia » con carattere di regolarità e di continuità. L'« Adriatica » per il servizio nell'Adriatico e nel Mediterraneo orientale aveva disponibile una flotta mercantile di 41 unità con una stazza lorda di 143.429 tonnellate. Bisogna ricordare a questo punto che le linee regolari per passeggeri e merci in partenza da Venezia erano 32 e da esse erano toccati porti jugoslavi, greci, dei paesi del levante mediterraneo e del Medio Oriente. La « Tirrenia » poi, per servizi in partenza da Fiume aveva in servizio 16 navi; oltre a queste, altre navi minori, con una stazza lorda complessiva di circa 70 mila tonnellate provvedevano ai servizi sussidiari. Non erano poi da trascurare numerose linee del « Lloyd Triestino » e di altre società armatoriali di Trieste che integravano gli approdi regolari al porto di Venezia collegandoli tanto con i paesi dell'Oriente e dell'Estremo oriente quanto con i paesi occidentali atlantici. Attualmente la Società veneziana di navigazione ha in esercizio soltanto circa un terzo delle linee prebelliche e precisamente su 28 linee esercitate nel 1939 oggi ne esercita solo dieci con una flotta mercantile di appena 51.833 tonnellate di stazza lorda complessiva. La « Tirrenia » invece non esercita oggi alcuna delle linee prebelliche di parte dell'Adriatico, fatta eccezione per la linea quindicinale del periplo dell'Italia. Il problema marittimo di Venezia è quindi da prendersi in seria considerazione, non solo nell'interesse dei traffici marittimi veneziani ma anche perchè si viene così a creare una crisi nella marineria che pesa sull'intero Adriatico.

Cause di questa crisi sono anche le difficili relazioni con la Jugoslavia, la mancanza di contatti con i Paesi balcanici in genere, la completa stasi delle relazioni con il Levante. Le relazioni con l'India, con la quale prima della guerra veniva esercitato un fiorente traffico per ragioni tradizionali e di favorevole posizione geografica, attualmente si trovano in uno stato di completo abbandono.

Appare quindi indispensabile ed urgente affrontare anche per l'Alto Adriatico i problemi dei servizi di linea. Infatti, i traffici per i ricchi prodotti di provenienza dall'Oriente e per la esportazione verso quei Paesi di manufatti italiani e centro europei, si sono sempre serviti di un sistema di linee di navigazione con itinerari periodici e a scali regolari. È evidente come solamente una organizzata ripresa dei traffici marittimi possa riportare a Venezia e all'Adriatico un adeguato movimento commerciale marittimo; e non vi è alcun dubbio che per la ripresa di tale commercio sia indispensabile che il Governo affronti appieno il problema del ripristino completo dei servizi di navigazione di linea. Il rinviare l'argomento o l'attendere miracolistiche soluzioni dimostrerebbe soltanto la nostra insufficienza e l'assoluta incomprendimento nel valutare e sfruttare le correnti di traffico dirette verso l'Oriente. Se si può affermare che la navigazione libera non è opportuno sia assoggettata a vincoli, si può altrettanto dire che per il traffico direttamente o non direttamente controllato dallo Stato si dovrebbe tener conto della grave situazione che siamo venuti denunciando.

Tra le più dannose posizioni prese nei confronti del porto di Venezia si trova inoltre quella relativa al retroterra servito dal porto a sfavore del quale gioca non ultimo il differente comportamento dei noli marittimi rispetto alle tariffe ferroviarie: mentre i primi si sono adeguati ai costi economici reali, le seconde si trovano ancora in regime di tariffe politiche.

In altri termini i maggiori noli richiesti per i porti adriatici compensano oggi un maggiore percorso ferroviario delle merci sbarcate nei porti liguri. Questo fatto ha avuto come conseguenza una notevole contrazione del retroterra economico tradizionalmente servito dal por-

to di Venezia e particolarmente per le merci di massa.

Anche la politica svolta a favore dei piccoli porti italiani (sprovvisti di una adeguata attrezzatura portuale, ai quali sono state appoggiate navi di grosso tonnello per lo sbarco di merci), ha fatto spesso, artificiosamente salire le cifre del movimento commerciale, il che torna a svantaggio dell'economia dei traffici italiani.

Infatti se pur si porta un reale beneficio momentaneo a questi piccoli porti che lavorano con tariffe di sbarco notevolmente superiori a quelle dei grandi porti nei quali il lavoro è razionalmente organizzato e servito da appropriate attrezzature meccaniche, non si fa che una azione danneggiatrice e ciò perchè si rendono inoperose e meno attive le attrezzature già esistenti nei maggiori scali, che sono costate parecchi miliardi al nostro Paese; mentre i lavoratori dei grandi porti, che contano da decenni un'attività per la quale si esige una particolare specializzazione di mestiere, restano inoperosi.

Giunti a questo punto è necessario introdurre un elemento di carattere diverso, speciale, su cui l'oratore che mi ha preceduto mi ha un po' aperto la strada. Intendo riferirmi precisamente a quanto accade nelle compagnie portuali di Venezia. L'onorevole Voccoli ha parlato di disposizioni che potranno essere adottate per il futuro. Io completo la sua relazione, con tutto quello che è accaduto per il passato.

Tutti sanno, ed è inutile che lo ripetiamo, che ai margini della città adriatica di Venezia, c'è Marghera, nome purtroppo triste per gli ultimi deplorati eccessi di polizia. I lavoratori avevano costituito da tempo le loro cooperative, ed in conseguenza anche assunto i lavori nel nuovo settore; ma gli industriali di Marghera, appoggiati dal governo fascista, ottennero un provvedimento di carattere speciale; di poter cioè provvedere allo sbarco, delle loro merci, delle loro materie prime utilizzando le loro maestranze.

Quello che però non si sa è questo: tale provvedimento aveva il carattere di transitorietà quando intervenne la prima decisione dell'ottobre 1926; successivamente fu pubblicata la legge del 19 gennaio 1929, in base alla quale

i lavoratori richiesero logicamente che tali provvedimenti di carattere provvisorio, venissero revocati. Accadde viceversa che gli industriali, sempre spalleggiati dal Governo ottennero dilazioni su dilazioni in maniera che si giunse all'emanazione del decreto del 1936. Nel maggio 1945, a liberazione avvenuta, i lavoratori chiesero ancora che i provvedimenti provvisori venissero soppressi o sospesi, ma in quel momento un Prefetto sopravvalutando la portata del decreto 1936 rifiutò il provvedimento di revoca. Questa interpretazione era assolutamente erronea ma indusse le due parti contendenti a trascinarsi fino al 31 dicembre 1949 allorché il problema del ripristino della legge fu sottoposto ancora all'autorità del Ministro della marina mercantile.

L'onorevole Corbellini che pur dichiarava di sentire l'incertezza delle condizioni dell'interinato per quel che si riferisce ai provvedimenti per la « Breda », si ritenne viceversa autorizzato a prendere un provvedimento a favore di una delle classi contendenti, prorogando di ben quindici anni la concessione straordinaria agli industriali.

CORBELLINI. Scadeva.

GIACOMETTI. So quel che vuol dire, ma insisto sul mio punto di vista. Delle due l'una: o ella era competente per tutte e due le vertenze o per nessuna delle due. Si noti che le richieste fin dal 1945 erano state appoggiate dall'autorità tecnica cioè dal Provveditore del porto, ma malgrado questo i provvedimenti non sono stati adottati.

Una campagna diffamatoria e di calunnie è stata scatenata contro i lavoratori del porto di Venezia accusandoli di sfruttamento. L'onorevole Tommasini, ha ammesso e deplorato l'accaduto con una formula che definirei astuta, perchè ha detto, « anche se raramente », confermando il suo avviso che gli episodi esistessero. Ripeto, mentre non dà eccessiva importanza però ammette che l'episodio esiste, ciò che non risponde a verità.

TOMMASINI, *relatore*. Lei sa che esiste. Tutti quelli che sono di Venezia sanno che esiste.

GIACOMETTI. Bisogna che lei lo provi. Noi diciamo che siccome il lavoro procede sotto il controllo del Provveditore del porto, non ho che da riferirmi a quanto diceva il com-

pagno Voccoli il quale, quando faceva il quadro della società presenta ammetteva che non fosse composta da angeli, e concludeva che tutte le volte in cui accade che qualche lavoratore pecchi, deve intervenire immediatamente la legge. Perchè vi è un Monsignor Cippico che ha rubato non si può dire che tutto il clero rubi.

Onorevole Tommasini, lei capisce che dall'altezza della tribuna da cui parla queste ammissioni hanno molto più importanza che se fossero dette in privato o nei corridoi.

Concludo su questo punto come l'onorevole Voccoli: sapendo che della cosa s'interessa ora l'onorevole Simonini esprimo l'augurio che si faccia valere l'imperio della legge. Accenno a conforto della tesi un altro fatto: siccome si è parlato di disoccupazione, è doveroso ricordare che sono disoccupati, anche i lavoratori portuali. Io non mi propongo di fare, diremo così, una graduatoria tra le sofferenze degli uni e degli altri; ma evidentemente i lavoratori del porto sono in questo momento aiutati dall'autorità della legge, alla quale molte volte si dice di fare ossequio, ma per il proprio tornaconto. E ritorno al tema principale del mio intervento.

Le artificiose deviazioni dei traffici procurano un insperato lavoro nei porti minori, con assorbimento di disoccupati, che, in un domani, quando i traffici si saranno definitivamente e fatalmente orientati verso gli scali maggiori e più economici graveranno certamente sui porti stessi.

Sarebbe opportuno invece adottare, a favore dei porti minori, una politica tendente all'incremento dei traffici di cabotaggio e dei servizi di trasbordo dai maggiori porti a quelli minori e viceversa, la quale politica apporterebbe non solo un reale beneficio duraturo, ma anche un incremento dell'armamento minore e delle altre attività ad esso connesse.

Tra le opere marittime chieste da Venezia bisogna accennare all'escavo dei canali di navigazione (qui mi riferisco alle citate dichiarazioni dell'onorevole Saragat).

TOMMASINI, *relatore*. Lo scavo dei canali interessa il Ministero dei lavori pubblici.

GIACOMETTI. Onorevole Tommasini, io, per esempio, ho richiesto in occasione della

discussione del bilancio del lavoro che quel Ministro intervenisse a prospettare determinate situazioni per ottenere dal tesoro quello che occorre; anche in questo caso il Ministro della marina mercantile dovrebbe associarsi a noi per ottenere i provvedimenti che si impongono.

L'escavo dei canali di navigazione, dicevo, affrontato negli ultimi tempi, dopo l'abbandono della manutenzione in occasione del periodo bellico, rappresenta un programma d'importanza fondamentale. Si tratta di eseguire non solo la trascurata normale manutenzione, ma di arrivare a degli approfondimenti, almeno undici metri, tanto dei canali che degli approdi, e ciò per permettere la sicura manovra in porto anche alle navi da carico di maggiore tonnellaggio, che si sono affermate nei trasporti in questo dopoguerra.

Si tratta di opere straordinarie, ma che devono essere indilazionabilmente poste all'ordine del giorno del Ministero dei lavori pubblici e prontamente eseguite.

In particolare è da segnalare la situazione del porticciolo « petroli » della zona industriale di Marghera, che è forse la più ricca zona industriale portuale che conti il nostro Paese, nel quale non possono entrare le grosse petroliere che oggi effettuano il trasporto del grezzo.

Gli incidenti sono stati molteplici e così pure i danni riportati. Nell'esame delle funzioni del porto di Venezia, nel quadro della ripresa economica dell'Europa centrale e degli scambi conseguenti, il Governo dovrebbe preoccuparsi anche di assicurare a quel porto il retroterra estero e di oltre confine che geograficamente gli compete, mediante opportune agevolazioni di carattere tariffario più volte chieste da Venezia, ma fino ad oggi non concesse. Numerosi porti esteri stanno già ora sfruttando questa nostra insufficienza politica e cercano di affermarsi sempre più in un retroterra che dovrebbe economicamente gravitare sull'Adriatico e su Venezia in particolare.

Di fronte a tutte queste difficoltà Venezia ha reagito e reagisce con sempre nuove iniziative e le possibilità di una favorevole ed anche ottima affermazione del suo porto effettivamente

esistono, ma necessita che il Governo le appoggi e le prenda in seria ed attenta considerazione svolgendo un programma di politica portuale che assicuri al nostro più importante scalo Adriatico un prospero avvenire. Sono infatti in attività a Venezia importanti Società di navigazione e di armamento: il punto franco concesso dimostra piena vitalità ed è in promettentissimo sviluppo. Bisogna però affrontare assolutamente il problema del ripristino delle linee di navigazione regolari, anche se queste, in un primo tempo, dovranno giocoforza essere passive. Le opere portuali, per le quali molto è stato fatto per quanto riguarda l'efficienza delle attrezzature, devono essere completate con quelle marittime ancora mancanti. Opportune tariffe di penetrazione nel retroterra estero indubitatamente allargherebbero il respiro del porto e favorirebbero la sua affermazione nei traffici europei. Infine, ad attenuare gli effetti dell'ancora esistente difficoltà di ripresa dei traffici tradizionali di Venezia, dovrebbe sopporre il Governo con una più larga assegnazione all'Adriatico dei traffici controllati, di quelli cioè conseguenti ai piani di aiuto americani.

L'Adriatico è uno dei mari che più risente le conseguenze del conflitto mondiale, e riveste per l'Italia un'importanza così vitale da richiedere immediati provvedimenti atti a eliminare il perdurare dello stato di regresso e di crisi in cui si trova.

Il dilazionare questi provvedimenti, renderà sempre più arduo il problema di sollevare le sorti troppo duramente provate di quella vasta sfera della popolazione italiana che ha sempre prosperato e vive tuttora sull'Adriatico.

Non posso finire questo mio intervento senza ricordare che, oggi o domani, il Ministro dovrà riprendere ancora in esame la vessata questione della « Breda ». Io mi permetto di ricordare e con me credo che ricordi anche l'onorevole Tommasini, che da cinque mesi noi abbiamo prospettato al Governo la tragica situazione dei cantieri « Breda ». Io non voglio usare delle parole aspre, ma purtroppo devo dire che molte volte la coscienza dei governanti non è all'altezza della gravità del compito che le compete. Onorevole Ministro, io mi au-

guro che lei, che proviene dalle fila della classe lavoratrice, comprenda che non è che i lavoratori vadano alla ricerca del morto, come si è detto, preferiscano cioè l'atto di violenza, ma che purtroppo essi constatano che tutte le loro preghiere, le sollecitazioni, compiute nella più stretta legalità non trovano orecchio rispondente da parte del Governo. Io mi auguro che lei senta questo e provveda in maniera che anche la classe lavoratrice veneziana possa avere quella legittima soddisfazione cui le dà diritto l'opera civile che essa compie. (*Vivi applausi da sinistra*).

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

TONELLO. Onorevoli colleghi, parlerò brevissimamente. Mi associo anzitutto alle richieste avanzate dal collega Giacometti per quanto riguarda il porto di Venezia. Noi veneti siamo nati vicino al mare e del mare sentiamo tutte le nostalgie ed anche tutti i bisogni. Ma l'onorevole Simonini deve essere un pessimo pescatore perchè quando ha gettato le sue reti nel *mare magnum* del Ministero del tesoro, non ha potuto prendere che qualche pesciolino; anzi, i pesci più interessanti gli sono sfuggiti tra le maglie, poichè con tutti i crescenti bisogni della marina mercantile, egli ha accettato le falci die che hanno impressionato perfino l'onorevole relatore.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Il bilancio era già stato tutto fatto prima che io assumessi il Ministero.

TONELLO. Saranno scappati ai suoi predecessori, i pesciolini! Fatto sì è che su un bilancio di cinque miliardi, un bilancio così esiguo, così al disotto dei bisogni di un Ministero di tale importanza, si fanno ancora delle falci die dolorose.

L'onorevole relatore Tommasini esprime il desiderio che almeno siano reintegrate quelle somme. Cercate, onorevole Ministro di contentare almeno il relatore democristiano! Io non faccio domande perchè sono un sovversivo e sono rimasto un sovversivo. So che quando da questi banchi si chiedono delle cose buone e belle, voi, soltanto per faziosità di partito, siete sempre contrari, tanto è vero che io vorrei consigliare ai miei amici comunisti (amici quando lo siamo) che se essi hanno qualche

provvedimento veramente interessante da fare valere, non se ne facciano loro i promotori, in quanto che, anche avendo cento mila ragioni, avranno sempre cento mila torti, perchè c'è da parte del Governo la consegna di russare quando si tratta di domande avanzate dai comunisti.

TOMMASINI, *relatore*. La mia relazione non è da russante.

TONELLO. No, la relazione dell'onorevole Tommasini è conciliante; però vi domanda, onorevole Ministro, di integrare le falcidie che sono state fatte quando voi ancora non c'eravate. Hanno approfittato del momento in cui non c'era più nessun guardiano nella Marina mercantile, per tagliare a colpi di scure a tutto spiano e, nel frattempo, il Ministro del tesoro ha potuto soddisfare gli appetiti del Ministero della difesa e di certi altri Ministeri.

Noi siamo un popolo marinaro; almeno lo hanno gridato e lo gridavano fino a ieri: anche Musco lo ha gridato; anzi siamo un popolo che ha avuto dal mare le sue voci di grandezza e mantiene ancora i suoi richiami di gloria. Ma con 5 miliardi e mezzo un paese come l'Italia vuol fare andare avanti un Ministero della marina mercantile? Io mi vergognerei di fare il Ministro avendo un bilancio di cinque miliardi e mezzo, onorevole Simonini!

CORBELLINI. È l'animo quello che conta, non sono i soldi.

TONELLO. Va bene l'animo, ma per il bilancio ci vogliono i denari. Questo è il bilancio più vergognoso; lasciate che ve lo dica, onorevole Simonini, non c'è bilancio più striminzito e più squinternato che si possa immaginare. Poi non so cosa potrete fare; al più, dato il vostro passato di sovversivo e di organizzatore, potrete favorire ed assecondare in certo modo, in taluni questioni operaie i diritti e gli interessi della classe lavoratrice, a meno che non vi schieriate anche voi, come fanno certuni che quando vanno al potere dicono: ma io adesso non ho più nessun partito, sono il Ministro di tutti i partiti. No! Un uomo anche quando va al Governo, anche quando diventa Ministro deve mantenere intatta la sua fede e le sue simpatie. Io, per esempio, se diventassi Ministro (*commenti dalla sinistra*) credete voi che acquisterei sim-

patia per i preti? Farei di tutto per andare loro contro. Dico dunque che un uomo deve essere tale, qualunque posto occupi nella propria vita; deve andare al potere con una coscienza serena di quello che vuole e rimanere intatto al proprio posto, se no, si deve ritirare. Invece adesso ci sono tutti i transfughi, tutti i voltagabbana, tutte le anguille che sgusciano tra le dita del potere per potersi conquistare un posto. Tutto questo disonora il nostro Paese e abbassa la nostra vita politica. (*Commenti ed interruzioni*).

Ma ritorniamo al bilancio: il bilancio deve essere integrato perchè le somme dove avete fatto le maggiori falcidie sono tali che, per esempio, i compensi di lavoro straordinario per il personale in ruolo e per il personale periferico le avete portate da 23 milioni a 14 milioni. Perchè avete diminuito di 9 milioni? C'è forse da lavorare meno nei porti? C'è forse da diminuire le mercedi agli operai? Sono tutte riduzioni che fanno pietà; e il Ministro del tesoro avrebbe dovuto sapere che un suo disgraziato collega doveva andare ad occupare quel posto, un posto conteso. Mi ricorda infatti la guerra tra Argante e Tancredi, quella tra Saragat e Cappa per quel benedetto posto.

TOMMASINI, *relatore*. La guerra continua! (*ilarità*).

TONELLO. Dunque non so se c'era motivo di accapigliarsi per andare ad amministrare cinque miliardi e mezzo, di cui più di quattro miliardi sono costituiti da somme invariabili, dove non c'è da fare alcun coordinamento più o meno napoleonico. Questa è una azienda che dovrebbe essere invece una delle più floride ed importanti aziende dei nostri bilanci nazionali. Voi avete sentito le voci...

D'INCA. E che dire allora del bilancio del Ministero del commercio con l'estero, il cui stanziamento è ancora più basso di questo?

TONELLO. Non è la misura dei malanni, egregio collega; credo che al disotto non si possa andare. Io farei una proposta di abolire il Ministero; piuttosto che mantenere un bilancio così basso è meglio abolire il Ministero; piuttosto che conservare un Ministero con tutte le appendici che porta dietro e con tutte

le spese che costa, è meglio abolirlo, se deve avere un bilancio di questa fatta.

MARIOTTI. E l'onorevole Simonini, dove lo metti?

TONELLO. Gli daremo un posto di sussidiario in qualche altro Ministero, e poi ci penserà l'onorevole De Gasperi, non ci debbo pensare io.

Ad ogni modo raccomanderei che qualora sorgessero delle vertenze, qualora ci fossero delle rivendicazioni dei lavoratori del mare, l'onorevole Simonini si ricordasse del suo passato, si ricordasse che egli non può essere dalla parte degli armatori e degli sfruttatori, ma dalla parte della classe lavoratrice. Oh! l'altro giorno nei dolorosi scioperi e negli incidenti sanguinosi che vi furono a Marghera io ho visto su giornali l'odio, il rancore, col quale i seguaci della forza volevano agganciare, incatenare le masse lavoratrici che lottavano per la loro redenzione. Voi non lasciatevi prendere da questo furore e soprattutto, onorevole Simonini, curate di fare qualcosa per dare una vita nuova ed un nuovo indirizzo. Io mi ricordo che prima dell'altra guerra il Partito socialista italiano, in taluna città d'Italia, aveva guardato al mare, ricordando le antiche città marinare italiane e noi — dissi altra volta — avevamo sul mare, navi che battevano la bandiera della città di Bologna, le quali provvedevano la città del carbone e dei generi più interessanti; avevamo sul mare anche una piccola flotta peschereccia di proprietà del comune, per sottrarre i cittadini di Bologna allo sfruttamento infame del bagarinaggio, bagarinaggio che qui a Roma tocca l'apice delle altezze. Ritengo che le cooperative, se aiutate, possano rompere questo nodo di sfruttamento che si riversa sui consumatori.

Se delle iniziative le verranno proposte, onorevole Simonini, io credo che ella le appoggerà; e se non le potrà appoggiare con i fondi del suo bilancio, perchè non sono sufficienti, almeno dia quell'appoggio morale, che qualche volta vale più di un appoggio materiale.

Io nutro profonda simpatia per i lavoratori del mare, per i pescatori, per tutta la tradizione buona, di poesia santa e sublime che si è formata intorno a questa povera gente che rischia la vita per guadagnarsi il pane. Mi

auguro che cessi quel dramma triste sul mare Adriatico, per il quale ogni tanto le nostre navi, le nostre barche da pesca, sono sequestrate e per il quale vi sono anche delle vittime: è necessario che siano regolati, una buona volta, i rapporti con la Jugoslavia. Questa tensione antipatica e dolorosa deve pur cessare. Io, come veneto, non posso non sperare profondamente che l'aria del mondo e dell'Europa si rischiarì; in tal modo Venezia potrà riprendere in Oriente i suoi commerci ed i suoi traffici, come, per tanti secoli, altamente e gloriosamente fece.

Noi abbiamo bisogno che sbocchino nel nostro mare quelli che sono i prodotti dell'Europa centrale e quelli che sono i prodotti di Oriente, abbiamo bisogno che si intensifichi questo commercio che era, per il passato, la vita del nostro Paese.

Bisogna quindi anche augurarsi il risorgere della Marina mercantile italiana, nelle mutate condizioni dell'Europa. Ora si è creata una fitta rete di intoppi, di siepi maledette, che dividono i popoli. Ma verrà il tempo in cui queste siepi maledette cadranno per forza. Ora i popoli sono divisi in due grandi schieramenti. Verrà ancora il maledetto Iddio della guerra a cavalcare sinistramente sui mari del mondo?

Ebbene, noi socialisti facciamo l'augurio che crepino tutti gli astrologi della guerra; che tutti gli armamenti che si stanno preparando, vadano spesi inutilmente, che non si adoperino. Ma pensiamo anche che il miglior modo perchè la pace sia mantenuta non è quello di schierarsi con l'uno o con l'altro di questi grandi schieramenti, ma quello di mettersi in mezzo a tutti per gridare: giù le armi maledette, sia la pace nel mondo per gli uomini di buona volontà! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta pomeridiana di domani.

Annunzio di interrogazioni.

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

LEPORE, segretario:

Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per avere notizie sulla morte avvenuta oggi nelle carceri di Parma dell'operaio Filippelli, arrestato in quella città il giorno 22 marzo (1176).

FERRARI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere i particolari di recenti atti di violenza contro le sedi e gli iscritti dei liberi sindacati dei lavoratori delle provincie di Bologna e di Ferrara per opera di individui appartenenti alla organizzazione avversa, e precisamente: della invasione e devastazione della sede del libero sindacato di Mesola (Ferrara) avvenuta nella notte del 31 marzo, e dell'aggressione subita la mattina dell'1 aprile, in località Fiorentina, da tre lavoratori dei liberi sindacati di Medicina, due dei quali riportarono contusioni gravi.

Per sapere se i colpevoli di tali azioni criminose, che costituiscono attentati intollerabili alla libertà di organizzazione e di lavoro, diretti a rendere impossibile la vita dei sindacati indipendenti dalla Confederazione socialista, siano stati identificati e denunciati alla Autorità giudiziaria (1177).

OTTANI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali il Rettore ed il Senato accademico dell'Università di Pisa non hanno cercato di risolvere l'agitazione degli studenti di quell'Ateneo con criteri amministrativi, impedendo così che l'agitazione stessa si resolvesse pacificamente (1178).

PICCHIOTTI, GIUA.

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.*

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, ed ai Ministri della pubblica istruzione e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

1) l'esistenza e consistenza di un preciso ed aggiornato inventario delle proprietà immobiliari già appartenenti alle organizzazioni

fiancheggiatrici del partito nazionale fascista (ex G.I.L., Opera nazionale dopolavoro, ecc.);

2) come e da chi siano dette proprietà mantenute, conservate, possedute e godute nelle varie provincie. Se siano regolarmente pagate dai possessori e locatari i canoni e in quale misura;

3) quali intendimenti, progetti e programmi abbia il Governo in ordine alla destinazione di tali immobili (proprietà e possesso), e alla eliminazione di arbitri, di abusi e danneggiamenti (1085).

BRASCHI.

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere come intenda provvedere al riordinamento ed alla conservazione, sia del Museo Campano di Capua, sia della biblioteca del Museo stesso, che contiene opere rare e preziose di valore inestimabile, le quali non devono andare perdute per la cultura italiana, e specialmente per quanto si attiene alla storia del nostro Mezzogiorno (1086).

PERSICO.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere:

1) se ai sanitari ed ai cappellani delle carceri — i quali dopo un anno dalla pubblicazione della legge 12 aprile 1949, n. 149, debbono ancora conoscere in che misura saranno loro attribuiti i miglioramenti economici giusta l'articolo 7 della citata legge — in ottemperanza alla lettera ed allo spirito della legge, in attesa di una riforma circa il loro stato giuridico, non sia giusto attribuire dal 1° novembre 1948 la retribuzione mensile degli incaricati superiori addetti ai pubblici servizi, come è stabilito nello allegato terzo, tabella n. 3, della legge di cui sopra, tenendo però presente, a tutti gli effetti della retribuzione, gli anni di servizio prestato;

2) se a mente della recentissima legge votata il 31 marzo 1950 circa gli aumenti concessi a tutti i dipendenti statali — ai cappellani ed ai sanitari delle carceri che per la natura della loro opera sono da considerarsi sempre a disposizione della casa penale cui sono addetti, non sia da attribuire l'assegno

perequativo stabilito per i funzionari del gruppo A) grado X (almeno), ai quali per l'opera che danno e per il titolo di studio di cui sono forniti dovrebbero essere ragionevolmente equiparati;

3) infine in attesa della definizione delle menzionate disposizioni nei confronti dei sanitari e cappellani delle carceri non sia dovuto lo stesso acconto come per tutti i funzionari dello Stato (1087).

CERULLI IRELLI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui è stato negato al comune di Grotteria (Reggio Calabria) il contributo statale, contemplato dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, richiesto per la costruzione dell'acquedotto.

L'interrogante fa rilevare che la mancanza dell'acqua potabile per un Comune di 8.500 abitanti è problema che va risolto *ante omnia* per le conseguenze gravissime che ne derivano alla popolazione riguardo all'igiene e alla sanità, mentre il problema della fognatura, a cui il Ministro consentì il contributo, non è preminente anzi è logicamente susseguente alla costruzione dell'acquedotto (1088).

MUSOLINO.

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

ALLE ORE 10.

I. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro MANCUSO Filippo, per il reato di vilipendio alle istituzioni costituzionali (articolo 290 del Codice penale in relazione all'articolo 57 dello stesso Codice) (*Doc. LXI*);

contro SCARDAVILLA Corrado, per il reato di vilipendio alle istituzioni costituzionali (articolo 290 del Codice penale) (*Doc. LXV*);

contro il senatore NEGRO, per il reato di distribuzione abusiva di manifestini di propaganda (articoli 113 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e 663

del Codice penale, in relazione all'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 8 novembre, 1947, n. 1382) (*Doc. LXXXVI*);

contro il senatore GHIDETTI, per il reato di promozione di raccolta di denaro senza autorizzazione dell'autorità di pubblica sicurezza (articolo 156 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (*Documento LXXXVIII*);

contro il senatore TONELLO, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al questore e per avere in essa preso la parola, nonostante il divieto dell'autorità di pubblica sicurezza (articolo 18, primo, secondo, terzo e quinto comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (*Doc. LXXXIX*).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Deputati TARGETTI ed altri. — Durata in carica delle Amministrazioni comunali (931) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Estensione, nei confronti dei salariati statali, della disposizione di cui all'articolo 10 del decreto legislativo luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722 (570).

3. Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti di concedere al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, Aziende di Stato per i servizi telefonici, un mutuo di lire 25 miliardi sui fondi dei conti correnti postali (703).

4. Autorizzazione alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino alla concorrenza di lire 25 miliardi per opere patrimoniali (834).

5. Utilizzo del fondo lire per finanziamenti all'industria siderurgica (829).

6. VARRIALE ed altri. — Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 del Codice penale (801).

7. CASO. — Rivendicazione delle tenute Mastrati e Torcino e delle montagne boschive Cupamazza, Castellone e Santa Lucia, da

parte dei comuni di Ciorlano e Pratella (Caserta) (402).

8. Finanziamento da parte dello Stato dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (E. N. I. T.) (526).

9. Aumento di lire 100 milioni, per l'esercizio finanziario 1949-1950, dei fondi assegnati al Commissariato per il turismo (706).

10. Modifiche ai titoli I, IV e V della legge sul lotto (354).

11. Modificazione dell'articolo 72 del Codice di procedura civile (166).

12. 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).

13. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

14. ROSATI ed altri. — Ricostituzione di Comuni soppressi in regime fascista (499).

15. Ordinamento e attribuzione del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

ALLE ORE 16.

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (854).

II. Discussione del disegno di legge:

1. Miglioramenti economici ai dipendenti statali (533-B-Urgenza) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 19).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti