

CLXII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 GIUGNO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi	8353	CODACCI PISANELLI 8359
Disegni di legge:		AVOLIO 8360
(<i>Annunzio</i>)	8354	ROBERTI 8360
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	8354	PACCIARDI 8360
(<i>Presentazione</i>)	8387	DE CARO 8360
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	8354	JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i> 8361
Disegno di legge (Discussione):		PRESIDENTE 8361
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834)	8362	Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio) 8356
PRESIDENTE	8362	Interrogazioni (Annunzio):
ADAMOLI	8362	PRESIDENTE 8387, 8399
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	8373, 8385	ARENELLA 8399
DOMINEDÒ	8375	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio) 8356
GEFTER WONDRIK	8381	
Proposte di legge:		
(<i>Annunzio</i>)	8354	
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	8354	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	8354	
Proposta di legge (Svolgimento):		
PRESIDENTE	8362	
PELLEGRINO	8362	
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	8362	
Commemorazione di Arturo Labriola:		
PAJETTA GIAN CARLO	8356	
LUCIFERO	8359	

La seduta comincia alle 17.

CAVERI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 18 giugno.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Ballesi, Baroni, Bersani, Bianchi Gerardo, Biasutti, Carcaterra, Grilli Antonio, Iozzelli, Martinelli, Martino Gaetano, Pastore, Penazzato, Rubinacci, Simonini, Troisi, Truzzi, Vedovato e Zugno.

(I congedi sono concessi).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

Annunzio di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro delle finanze ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

« Condono in materia tributaria per sanzioni non aventi natura penale » (1341).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

SIMONACCI e FRACASSI: « Ripristino del pagamento delle pensioni di invalidità sospeso in applicazione dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1957, n. 818 » (1342);

« Modificazione dell'articolo 3 della legge 27 febbraio 1958, n. 130 » (1343);

SPALLONE ed altri: « Modifiche all'articolo 52 del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775 » (1344);

CRUCIANI ed altri: « Norme integrative del decreto-legge 24 giugno 1952, n. 649, convertito in legge 25 luglio 1952, n. 1059, per la nomina dei commissari di esame per il disegno, storia dell'arte, educazione fisica, musica e canto corale » (1345);

RUSO SPENA: « Fissazione di nuova aliquota dell'imposta generale sull'entrata per gli atti economici relativi ai lavori in oro, in platino ed in argento » (1346).

Saranno stampate e distribuite. Le prime quattro, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; dell'altra, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Informo che il Senato ha trasmesso il disegno di legge:

« Partecipazione italiana alla sorveglianza sulle condizioni di sicurezza, di lavoro e di vita della manodopera italiana impiegata in miniere di carbone all'estero » (*Approvato da quella III Commissione*) (1347).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Il Presidente del Senato ha altresì trasmesso la proposta di legge approvata da quella I Commissione permanente:

Senatore LEPORE: « Proroga del termine stabilito dall'articolo 23 della legge 31 luglio 1956, n. 897, contenente disposizioni sulla cinematografia e successive modificazioni » (1340).

È stata stampata e distribuita. Ritengo possa essere deferita all'esame e all'approvazione della II Commissione (Interni), in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla IV Commissione (Giustizia):

« Ordinamento della professione di perito agrario » (1280) (*Con parere della VIII e della IX Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Esenzione fiscale per l'utilizzazione del fondo di rivalutazione del patrimonio immobiliare dell'Istituto nazionale delle assicurazioni » (1292) (*Con parere della V e della XII Commissione*);

« Disciplina dei piccoli prestiti da parte delle casse mutue o sovvenzioni ministeriali e di istituzioni similari » (1304);

« Agevolazioni per il servizio dei piccoli prestiti E.N.P.A.S. » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1312);

alla VII Commissione (Difesa):

« Durata e decorrenza della ferma per i giovani arruolati nel corpo equipaggi militari marittimi con le facilitazioni previste dal decreto legislativo 31 maggio 1946, n. 572, e dalla legge 25 febbraio 1956, n. 121 » (*Approvato dalla IV Commissione del Senato*) (1326);

alla XI Commissione (Agricoltura):

« Estensione a favore dell'Ente nazionale delle Tre Venezie, di talune provvidenze previste dalla legge 18 marzo 1958, n. 310, a favore delle aziende agricole danneggiate dalle inondazioni del novembre 1957 » (*Approvato*

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

dalla VIII Commissione del Senato) (1327) (Con parere della V Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla IV Commissione (Giustizia):

ANGIOY e ROBERTI: « Riconoscimento giuridico dell'avviamento commerciale » (1308) (Con parere della XII Commissione);

alla V Commissione (Bilancio):

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 31 ottobre 1958, n. 1081, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1958-59 » (Approvato dalla V Commissione del Senato) (1313);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1959, n. 40, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1958-59 » (Approvato dalla V Commissione del Senato) (1314);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 8 febbraio 1959, n. 41, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1958-59 » (Approvato dalla V Commissione del Senato) (1315);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

GOMEZ D'AYALA ed altri: « Norme tributarie a favore della piccola proprietà contadina » (Urgenza) (946) (Con parere della IV, della V e della XI Commissione);

DURAND DE LA PENNE: « Modifica del secondo comma dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti il consorzio autonomo del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801 » (1305) (Con parere della V e della X Commissione);

Senatore MENGHI: « Modificazione dell'articolo 8 della legge 7 gennaio 1949, n. 1, con-

tenente provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata » (Approvato dalla V Commissione del Senato) (1311) (Con parere della V Commissione);

alla VII Commissione (Difesa):

LOMBARDI RUGGERO: « Norme integrative degli articoli 91 e 92 del testo unico delle leggi sul reclutamento dell'esercito, approvato con regio decreto 24 febbraio 1938, n. 329 » (1294);

alla VIII Commissione (Istruzione):

ROSSI PAOLO: « Istituzione del ruolo organico degli assistenti delle accademie di belle arti e dei licei artistici, degli accompagnatori al pianoforte dei conservatori di musica e dei pianisti accompagnatori dell'Accademia nazionale di danza » (Urgenza) (167) (Con parere della I e della V Commissione);

RIVERA: « Istituzione di un corso di laurea in geofisica » (354) (Con parere della V Commissione);

SCIOLIS e BOLOGNA: « Modifica dell'articolo 13, ultimo comma, della legge 13 marzo 1958, n. 248, concernente norme per la iscrizione nei ruoli speciali transitori degli insegnanti non di ruolo del Territorio di Trieste » (1295) (Con parere della V Commissione);

DANTE ed altri: « Norme concernenti un concorso speciale riservato ai direttori didattici incaricati » (1306);

ROMITA e BADINI CONFALONIERI: « Riconoscimento del diploma di perito agrario per l'ammissione al concorso per l'insegnamento di materie tecniche agrarie nelle scuole di avviamento professionale a tipo agrario » (1316);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

BASILE: « Proroga del termine di cui all'articolo 2 della legge 17 dicembre 1957, n. 1238 » (1319) (Con parere della V Commissione);

ROMANO BRUNO: « Nuove norme per l'eliminazione delle abitazioni malsane » (1321) (Con parere della II, della IV e della XIII Commissione);

alla XIII Commissione (Lavoro):

BUZZETTI ed altri: « Nuove norme sulla prevenzione e sull'assicurazione obbligatoria contro la silicosi e l'asbestosi » (1293) (Con parere della XII e della XIV Commissione);

alla XIV Commissione (Igiene e sanità):

RAPELLI: « Estensione delle disposizioni di cui all'articolo 4 della legge 4 agosto 1955,

n. 692, alle casse mutue marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie, alla Cassa nazionale per l'assicurazione agli impiegati agricoli e forestali, alle casse di soccorso ed altri enti e casse mutue che gestiscono l'assicurazione di legge contro le malattie » (1320) *(Con parere della XIII Commissione)*;

alle Commissioni riunite IX (Lavori pubblici) e XI (Agricoltura):

MAGNO ed altri: « Provvedimenti speciali per la valorizzazione del Gargano » (*Urgenza*) (1098) *(Con parere della II, della V e della X Commissione)*.

Per un esame completo della materia disciplinata dal disegno di legge n. 1280, testé assegnato alla IV Commissione permanente (Giustizia) in sede legislativa, ritengo opportuno che anche le proposte di legge Tozzi Condivi: « Riconoscimento ai diplomati delle regie scuole pratiche di agricoltura o autonome e degli istituti tecnici agrari a svolgere l'attività di estimatori nelle aziende agrarie e nella divisione di famiglie coloniche » (254); e Scalia Vito e De' Cocci: « Riapertura dei termini fissati dall'articolo 22 del regio decreto 25 novembre 1929, n. 2365, per l'iscrizione nell'albo dei periti agrari » (666), già deferite alla XI Commissione (Agricoltura) in sede legislativa, siano assegnate alla IV Commissione (Giustizia), in sede legislativa, con il parere della VIII e della XI Commissione.

Comunico che il deputato Geffer Wondrich, che aveva chiesto di illustrare la proposta di legge: « Modifica dell'articolo 13, ultimo comma, della legge 13 marzo 1958, n. 248, recante norme per l'iscrizione nei ruoli speciali transitori degli insegnanti non di ruolo del Territorio di Trieste » (1047), ha dichiarato di rinunciare allo svolgimento.

Il provvedimento, pertanto, è deferito alla VIII Commissione (Istruzione), in sede referente, con il parere della V Commissione.

La VI Commissione (Finanze e tesoro), nella seduta del 18 giugno 1959, ha deliberato di chiedere, all'unanimità, che la proposta di legge Gagliardi: « Regime tributario dei premi relativi ai contratti di assicurazione che garantiscono l'indennità di anzianità dovuta agli impiegati privati » (843), ad essa deferita in sede referente, le sia assegnata in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Informo che il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro:

i deputati Grasso Nicolosi Anna e Speciale, entrambi per il reato di cui agli articoli 110 e 633, primo e secondo comma, del codice penale (*invasione di edifici*); il secondo anche per il reato di cui agli articoli 110 e 414, ultimo comma, del codice penale (*apologia di delitti*) (Doc. II, n. 172);

i deputati Lajolo e Sulotto, per i reati di cui agli articoli 595, primo e secondo capoverso, del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*diffamazione a mezzo della stampa*) (Doc. II, n. 173);

il deputato Tognoni, per i reati di cui agli articoli 290 e 656 del codice penale (*vili-pendio del Governo e diffusione di notizie false, esagerate e tendenziose*) (Doc. II, n. 174);

il deputato Caradonna, per i reati di cui agli articoli: a) 4 della legge 20 giugno 1952, n. 645 (*apologia del fascismo*); b) 414, ultimo comma, del codice penale (*apologia di delitti*); c) 113 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 (*diffusione di stampati senza l'autorizzazione dell'autorità*) (Doc. II, n. 175).

Saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Informo che sono pervenute dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Commemorazione di Arturo Labriola.

PAJETTA GIAN CARLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAJETTA GIAN CARLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si è spento, dopo una lunga vita tutta dedita allo studio, alla polemica, alla lotta politica, Arturo Labriola, uno di quegli uomini che certamente lascerà il suo nome alla storia del movimento democratico, del movimento operaio del nostro paese. Noi vogliamo ricordarlo con quello stesso spirito che ci fa ricordare pensosi, e non soltanto addolorati, quelli che hanno par-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

tecipato alla vita ed alla storia del nostro paese e, più particolarmente, alla vita ed alla storia del movimento delle sue avanguardie rivoluzionarie. Noi non potremmo mai assumere di fronte alla storia del nostro paese un atteggiamento di distacco. Non consideriamo la solennità della celebrazione o anche la tristezza del giorno commemorativo come qualche cosa che ci allontani dalla vita politica che continuiamo a vivere. E non è neppure, il nostro, eclettismo, quando ricordiamo e quando inchiniamo il capo addolorati di fronte alla scomparsa di uomini che furono diversi da noi, di uomini che nelle vicende della loro vita si trovarono ad avversarci e che noi qualche volta aspramente combattemmo ed avversammo.

Noi consideriamo, infatti, che la storia richieda sempre un giudizio critico, il giudizio di una storia che vive ancora ed alla quale partecipiamo. Ma, proprio perché noi siamo una parte viva del presente, crediamo che tutto quello che è stato vivo nella storia del nostro paese, tutto quello che è stato lotta, passione; tutto quello che in qualche modo ha contribuito al progresso, alla redenzione delle plebi, alla formazione di una nuova coscienza popolare e della coscienza di classe dei lavoratori, rappresenta una nostra eredità, che noi non consideriamo certo esclusiva e di cui non desideriamo il monopolio. Ecco perché non è soltanto un atto formale per noi comunisti italiani quello di ricordare la vita travagliata di Arturo Labriola, una vita politica lunghissima, piena di vicende, che lo vede aderire, giovanissimo, al partito socialista, alla sua fondazione, al congresso di Genova, e che lo vede in questi ultimi anni partecipe insieme con noi alle lotte politico-amministrative della sua Napoli e capolista della lista del partito comunista italiano in quella città.

Egli fu uomo estremamente acuto, di intelligenza vivissima, di impegno che spesso colpì per la vivacità e la forza della sua espressione. Fu sempre un animo inquieto, e il suo travaglio lo portò nel corso degli anni a vicende, a posizioni diverse. Ma sempre lo tenne in posti di lotta, sempre lo vide uomo attivo, ricercatore del combattimento e della polemica.

Credo che potremmo dire che il suo romanzo personale, quelle sue vicende che qualche volta furono drammatiche, possono essere considerate come un capitolo della storia del movimento rivoluzionario italiano. Un capitolo che illustra, e in un certo senso riassume, quelle che furono le vicende di tanti uomini

meno illustri, ma che vissero la stessa esperienza, parteciparono allo stesso modo alla vita politica del nostro paese. Fu la partecipazione di una avanguardia di intellettuali di origine piccolo borghese, che uscivano dalla delusione del Risorgimento e, nello stesso tempo, non potevano pensare che da quella delusione si potesse uscire a ritroso. Volevano avanzare e cercavano le strade nuove dall'esperienza internazionale, dallo sforzo delle classi lavoratrici, dalle idee rivoluzionarie, dalle suggestioni teoriche che diventavano patrimonio di quella provincia italiana che andava facendosi europea, nella misura in cui diventava davvero una nazione moderna.

E noi sappiamo che le vicende di quegli intellettuali, di quegli uomini che venivano al combattimento, che si avvicinavano alla classe operaia provenendo dalle file della piccola borghesia furono contraddittorie, non sempre furono esemplari. Noi non dimentichiamo le pagine, le espressioni di Engels, di Antonio Labriola, di Antonio Gramsci; pagine ed espressioni di critica anche severa, ma non intese a negare quel fenomeno, non a svalutarne l'importanza democratica e rivoluzionaria, ma invece a inquadralo in quella che sarebbe stata la grande direttrice moderna del movimento socialista nel nostro paese.

In questa particolare polemica, anche nell'asprezza della critica vi è sempre stata per la parte più consapevole del movimento operaio, per la parte più coerente della sua avanguardia marxista, una volontà di conquista critica. Quella polemica, quella lotta, furono un aspetto della forza con la quale la classe operaia e la sua avanguardia ponevano il problema della conquista della egemonia nel confronto di questi ceti, dell'assimilazione nel confronto di quegli uomini che cercavano una dottrina rivoluzionaria per trovare l'*ubi consistam* della lotta politica alla quale volevano partecipare.

Ho detto che la vita di Arturo Labriola fu un lungo travaglio, intessuta di vicissitudini. E i suoi poli sono, da una parte, l'impeto anarcheggiante, che lo portò in prima fila tra i sindacalisti nella rivolta contro il riformismo, nella ricerca di una soluzione rivoluzionaria, nella volontà o, se volete, nella velleità di un rinnovamento delle dottrine, che allora venivano ridotte a forma catechistica, inaridite dai riformisti, dall'altra, la collaborazione all'ultimo Ministero Giolitti come ministro del lavoro.

Egli fu socialista, fu sindacalista, fu uno degli uomini più rappresentativi, rivestendo i gradi più alti della massoneria.

Fu sempre un democratico, un combattente e un lavoratore. Fu sempre un intellettuale profondamente curioso, interessato, direi persino avido del nuovo, per cui anche quando l'età sua non era più soltanto matura e qui ci appariva già come un vegliardo, non fu mai ripetitore di cose apprese in tempi lontani, anche se la sua memoria sembrava inesauribile. Egli non era certo l'uomo di un libro solo e neppure dei libri di un'epoca soltanto; era uomo capace ancora di ricercare, di leggere, di comprendere, ansioso com'era di quanto era nuovo. Era un uomo vivo davvero, anche alla soglia della morte.

Fu un uomo di cultura vasta, multiforme. Noi lo ricordiamo, come deputato (e i colleghi del Senato lo ricordano negli ultimi anni della sua vita), maestro della parola detta e della parola scritta. Anche se questa parola, anche se la sua vivacità e la sua agilità potevano parere a qualcuno non più di oggi, credo possiamo, nel Parlamento, ricordare anche questa sua qualità, in quest'epoca in cui pare che sia d'obbligo la sciatteria e qualche volta addirittura l'invito alla noia. La sua capacità di dominare la parola e la sua eloquenza erano tratti caratteristici non soltanto della sua personalità, ma, direi, di quel momento storico, di quella vita italiana che egli personificava e che ci piace rivedere presenti ricordando la sua persona.

La conclusione della sua vita politica, permettete di dirlo a noi comunisti, non fu soltanto la conclusione di una lunga esperienza personale. Un uomo sensibile alle vicende del suo paese e legato al movimento operaio, al movimento democratico e alle sue avanguardie, non poteva non sentire la suggestione esercitata da un grande movimento, da un grande partito moderno, come è il partito comunista. Un uomo che si era educato sulle pagine di Marx, non poteva non sentire che, se quelle pagine che avevano risvegliato tante idee e tanti sogni della sua giovinezza, non erano le pagine ingiallite di un vecchio libro, ciò era perché vi erano i comunisti a saperle leggere e ridire, in modo che fossero ancora una cosa viva.

Ecco perché la conclusione della sua vita politica, l'esperienza della sua collaborazione con il nostro partito, non possono considerarsi soltanto come un aspetto di queste molteplici umane vicende, ma come l'anelito di una generazione che, se vuole essere viva, se vuole affidare le sue speranze alla generazione che già è apparsa sulla scena, sa che i portatori della fiaccola sono da questa parte, sa che gli uomini capaci di credere in quei sogni e di

inverare quelle speranze, stanno nelle file del partito comunista.

Egli si avvicinò al partito comunista prima di tutto per il legame profondo che lo teneva avvinto ai lavoratori della sua Napoli. Labriola fu attratto dal modo come i comunisti napoletani e meridionali posero i problemi di Napoli e della sua rinascita, i problemi del Mezzogiorno, e sentì nella forza operaia, la grande forza rinnovatrice del meridione d'Italia. Benché subito dopo la liberazione egli si schierasse lontano da noi, nelle file avversarie, intese poi che la forza nuova che lo poteva animare, che lo lasciava essere ancora giovane, era rappresentata da quegli operai, da quei comunisti napoletani.

Ma non si legò a noi soltanto per questi ricordi, per la suggestione, per l'amore della sua città. Si legò a noi, in modo particolare, nella lotta per la pace, alla quale partecipò vigorosamente, scrivendo di politica internazionale, intervenendo con passione nella lotta, come uomo che sapeva di poter ancora dire una parola contro i conflitti, contro le catastrofi che potevano minacciare il nostro paese e l'umanità.

Ed infine si schierò con noi perché egli, nemico sempre dell'oscurantismo, uomo che aveva scritto le pagine più vivaci ed attuali su Voltaire, uomo che non disdegnava certo i lumi (in un'epoca in cui pare sia moderno spegnerli con lo spegnimoccoli e dichiarare che quei lumi sono sorpassati perché sono antichi), sentì che la luce era a sinistra, portata da questa avanguardia operante. Ecco perché si legò a noi attraverso fili molteplici, e la sua vita si concluse con il lavoro e il combattimento nei quali abbiamo lavorato e combattuto insieme. I lavoratori di Napoli quando lo acclamavano nelle manifestazioni unitarie, quando lo vedevano presenziare alle assemblee del partito comunista, quando lo seppero capolista del partito comunista nelle elezioni amministrative, lo consideravano come un simbolo della continuità del movimento operaio. Labriola, che era stato a Napoli il sindaco del Blocco, che era stato la testimonianza della possibilità, anche in quella città, di portare le forze democratiche attraverso l'unità alla vittoria, rappresentava per i lavoratori di Napoli, per il popolo prima di tutto, per gli uomini e le donne di Stella, il segno di come il vecchio e il nuovo siano legati e di come non fosse andata dispersa la speranza antica, di come vi fosse una sorta di consacrazione per la nuova speranza. E lo consideravano un testimone della continuità del movimento democratico napoletano, della nostra

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

funzione, di quello che noi comunisti rappresentiamo oggi nel mezzogiorno d'Italia, a Napoli, nel nostro paese.

Ecco perché lo abbiamo voluto ricordare e lo ricordiamo con commozione e con fierezza. Noi ricordiamo questi ultimi anni della sua vita, nei quali lo abbiamo conosciuto, dopo averne inteso il nome quasi come di un personaggio della leggenda socialista. In questi anni, in questo incontro, nel nostro ricordo di oggi vi è il segno non soltanto della caducità delle cose umane, ma anche della forza della vita, della capacità nostra ad andare avanti ancora.

La nostra non è quindi l'espressione di un lutto formale. Sono dei compagni di lotta che ricordano un compagno di lotta, un combattente. Sono i comunisti i quali inviano i sensi della loro solidarietà, l'espressione del loro cordoglio profondo ai figli Lucio ed Ornella, nostri compagni anch'essi. E sono soprattutto i comunisti i quali, pensando che in quella vita, in quelle vicende, in quelle illusioni anche tante cose sono oggi forse antiche, tante cose sono certo oggi superate, sanno che non si va al di là delle cose superate tornando indietro, non si va al di là delle cose già antiche pensando a quelle che sono addirittura sepolte. Anche dal monito di questo ricordo sentiamo che bisogna andare avanti, che si può andare avanti e che ci è stato lasciato il compito e l'impegno di avanzare ancora.

LUCIFERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Indubbiamente lo spirito con il quale mi associo alla cerimonia commemorativa del nostro antico collega Labriola è diverso da quello con il quale ha parlato l'onorevole Pajetta, perché (e questo dipende anche da una formazione intellettuale, e da uno spirito religioso diverso, nel senso più vasto della parola) la formula comunista di presa di possesso dei morti è lontana dal mio temperamento.

Questo forse dipende anche dal fatto che, a differenza dell'onorevole Pajetta, io da bambino ho conosciuto l'onorevole Labriola e ho quindi imparato a conoscerlo per se stesso, al di fuori delle vicende politiche che, come giustamente ha ricordato l'onorevole Pajetta, hanno fatto sì che nel lungo corso della sua vita egli si sia trovato ad essere volta a volta compagno di lotta di ciascuno di noi. E a questa, che può sembrare mutevolezza degli entusiasmi e che è invece eterna giovinezza della fantasia, si può rispondere con una frase che non in quest'aula, ma in questo pa-

lazzo Fortis adoperò per rispondere a Matteo Renato Imbriani un giorno che questi lo accusò di aver mutato opinione su una certa questione. All'accusa di Imbriani, Fortis rispose: « Ma cosa crede l'onorevole Imbriani? Che qui dentro io abbia una pietra? ».

Credo che il modo migliore di onorare Arturo Labriola in quest'aula del Parlamento dove egli combattè tante battaglie e in cui visse per tanti anni, sia proprio nel cercare di comprendere l'uomo del quale potremmo dire che fosse un prodotto di tre elementi fondamentali: una cultura larghissima, accompagnata da una memoria formidabile; un idealismo permanente che gli consentiva, attraverso la cultura stessa, la ricerca permanente della formula di un mondo migliore; ed infine una fantasia fervida che gli presentava costantemente come possibile ciò che in quel momento gli sembrava vero. Indubbiamente questi tre elementi trovarono in lui la stella fissa di quel romantico socialismo che appartenne più al secolo scorso che al nostro; e del resto egli era uomo del secolo scorso.

Dobbiamo riconoscere che ogni qual volta egli credette in qualcosa, per questo qualcosa combattè senza risparmio, con coraggio, con dedizione, con amore, con una vivacità d'ingegno che fu veramente impressionante. Labriola è stato un uomo complesso, di quelli ormai rari nel nostro paese; e questa complessità ne ha resa e ne rende difficile la comprensione. Ma il coraggio con il quale egli ha combattuto merita che da quest'aula gli sia inviato un saluto da tutti noi, che a volta a volta lo abbiamo avuto con la stessa passione e lo stesso entusiasmo amico o avversario. Con questo spirito della comprensione umana, mi associo alla commemorazione dell'onorevole Labriola.

CODACCI PISANELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODACCI PISANELLI. Il gruppo democristiano si associa alla commemorazione dell'onorevole Arturo Labriola. Chi ha avuto come me la ventura di incontrarlo in questa aula può meglio di ogni altro comprendere quale sia stata l'importanza della sua azione politica. Non è nostra abitudine pensare di avere il monopolio dei lampadofori di questa o quell'altra idea; viceversa è nostra convinzione profonda, e convinzione profondamente democratica, quella che soltanto dal contrasto tra opposti principi, soltanto dallo stridente contrasto tra poli opposti, possa lampeggiare la folgorante luce della verità.

E tra questi poli particolarmente luminosi dello spirito noi riteniamo che debba ricordarsi lo spirito veramente notevole di Arturo Labriola. Nelle discussioni che con lui abbiamo avuto, abbiamo sempre potuto convincerci di quanto profonda fosse la sua ansia di verità, di quella verità nella quale noi — che siamo abituati a combattere le teorie, ma ad avere stima ed affetto per coloro che le sostengono, anche se diverse dalle nostre — ci auguriamo possa finalmente trovare piena soddisfazione il suo spirito grande.

AVOLIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AVOLIO. Il gruppo parlamentare del partito socialista italiano si associa con commosso cordoglio alla commemorazione dell'ex senatore Arturo Labriola. Di fronte alla maestà della morte la passione politica si placa e la polemica lascia il posto all'umano rimpianto. Altri, perciò, in altra sede, affronterà il compito non facile di indagare quanto vi sia ancora di positivo e vitale, e quanto di caduco e di morto nel suo pensiero e nel suo insegnamento. Associandoci qui, nella Camera della Repubblica italiana, alla sua commemorazione, noi del partito socialista italiano intendiamo onorare soprattutto il combattente per la causa della redenzione dei poveri e della rinascita del Mezzogiorno: l'uomo che, comunque, ha saputo dare un valido contributo alla battaglia per la libertà e la democrazia.

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Come deputato di Napoli mi associo non senza commozione alle parole elevatissime pronunciate in quest'aula alla memoria di Arturo Labriola.

Come deputato del Movimento sociale italiano debbo ricordare soprattutto che egli ebbe come stella fissa, oltre all'amore romantico per il socialismo, l'amore per la sua patria: sentimento che lo portò sempre a prendere posizione aperta e coraggiosa nei momenti decisivi della storia della patria. Ricordiamo la sua posizione di interventista nel 1915 ed il suo atteggiamento quando nel 1935, esule, egli disse di essere con l'Italia in un difficile momento di prova della nazione italiana.

E con questo spirito e con questi sentimenti che noi ci associamo commossi alla commemorazione di Arturo Labriola.

PACCIARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PACCIARDI. Evitando le polemiche nei necrologi, che neppure un uomo della capacità polemica dell'onorevole Arturo Labriola avrebbe fatto, mi associo allo spirito di questa

commemorazione, esprimendo il cordoglio per la morte dell'ex senatore Labriola che, essendo stato in diversi momenti compagno di ciascuno di noi, si può considerare un po' uomo di tutti.

Nella varietà dei suoi atteggiamenti e nella contraddittorietà, qualche volta, anche dal punto di vista dottrinale delle sue posizioni, si deve rilevare una costante nell'amore per la democrazia, per la libertà e per il progresso sociale. Ed è per questo che merita di essere onorato da questa Camera, perché questi ideali difese con superiore altezza di ingegno, con una straordinaria forza polemica e con una profonda dottrina che ognuno di noi gli invidierebbe.

Perciò ci associamo, signor Presidente, alla richiesta che ella invii alla famiglia le condoglianze di tutti i gruppi di questa Camera.

DE CARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CARO. Il gruppo parlamentare liberale si associa alle onoranze tributate alla memoria dell'ex senatore Arturo Labriola. Chi ha l'onore di parlare ricorda di averlo conosciuto in quest'aula nel 1919, quando egli era stato già eletto nelle elezioni precedenti, vale a dire nel 1913. Con Arturo Labriola avemmo una comunanza di vita politica, non una comunanza dal punto di vista ideologico. Però questa diversità di ideologia non impediva che fra noi fosse un'amicizia davvero cordiale, la quale è durata fino a pochi mesi fa, cioè fino a quando Arturo Labriola consentiva di esser visto anche nelle malferme sue condizioni di salute.

È stato ricordato di Arturo Labriola l'attaccamento alla democrazia, che era qualche cosa di sostanziale in lui; è stato ricordato l'idealismo massimo che egli aveva. Aggiungo una espressione: idealismo che era in continua evoluzione, un'evoluzione che si manifestava nell'uomo con quella caratteristica, di cui poc'anzi ha parlato l'onorevole Pacciardi, che poteva apparire contraddittoria per le diverse manifestazioni e che, invece, era il frutto di una critica elevata all'ennesima potenza. Perché nella critica Arturo Labriola — è opportuno ricordarlo — non risparmiava neanche se stesso. Era l'uomo che portava la polemica al più alto diapason. E questo lato della sua oratoria, che vedeva sempre quest'aula affollata di tutti i parlamentari, che potevano essere presenti, quando egli portava il contributo della sua alata parola, questa nota era la caratteristica sua personale.

Se dovessi andare ad un ricordo ancora più lontano, dato che dieci anni appena divi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

devano la mia esistenza da quella di Arturo Labriola, potrei dire che noi lo amammo, lo ammirammo, gli fummo vicini nell'epoca in cui a Napoli vi era una triade costituita dai nomi di Altobelli, Arnaldo Lucci e Arturo Labriola, in quella lotta magnifica, che portò il popolo napoletano alla riscossa di fronte ad una situazione che non era tra le più ammirevoli e lodevoli dell'Italia meridionale.

Quando ho detto questo, ho detto poco nei riguardi dello scomparso, nei confronti di quanto altri hanno rilevato; ma quanto ho detto vale come manifestazione di emozione dell'animo mio in questo istante, emozione che mi induce a chiedere al signor Presidente di volersi rendere interprete del pensiero commosso di tutta la Camera sia verso la famiglia di Arturo Labriola, sia verso il comune di Napoli, che ebbe la fortuna di averlo come primo amministratore.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si associa con animo reverente alla commemorazione fatta in quest'aula dell'onorevole Arturo Labriola, al quale manda un pensiero di vera riconoscenza per l'attività svolta come uomo politico.

Mi sia consentito di ricordarlo con affetto, come concittadino, come antico discepolo, come uomo politico che con lui ha condiviso diverse battaglie in quest'aula e nel consiglio comunale di Napoli nei duri momenti dell'immediato dopoguerra e successivamente nei quattro anni di attività che insieme svolgemmo in quel consesso.

Mi inchino con animo commosso dinanzi ad una vita onesta, la quale fu riconosciuta sempre tale anche da quelli i quali per ragioni politiche non potevano considerarsi suoi amici, ma non si considerarono suoi nemici.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Presidenza si associa sinceramente e con animo commosso alla commemorazione di Arturo Labriola, di cui in questa sede e da questo banco si deve principalmente ricordare l'attività parlamentare.

Arturo Labriola combatté sempre per grandi ideali; ma non è facile dare di lui un giudizio preciso e corrispondente in tutto alla realtà. Fu ingegno multiforme, temperamento sensibile, forse anche ipersensibile di fronte al verificarsi di grandi avvenimenti; ma non è far torto alla sua memoria non dimenticare taluni atteggiamenti, non sempre conformi

agli indirizzi del movimento politico al quale apparteneva, come la sua adesione alla guerra di Libia, il suo interventismo al tempo della prima guerra mondiale, certi suoi apprezzamenti in certi momenti dell'epoca del governo fascista, come ha ricordato l'onorevole Roberti. Queste sue prese di posizione possono richiedere un esame approfondito delle ragioni che le hanno determinate.

Arturo Labriola fu oratore di eccezione. Forse la eccezionale sua facilità di parola, quel suo flusso travolgente di idee e di parole, a volte incontenibile, può avergli impedito di raggiungere quelle alte vette dell'oratoria che, a parere dei competenti, richiedono una padronanza, un controllo del pensiero e della parola assoluto. È comunque un fatto che Arturo Labriola fu oratore sempre ascoltato con grande interesse. La sua oratoria fu travolgente nel comizio come nel Parlamento.

Fu eletto per la prima volta deputato per il collegio di Napoli nel 1913. Fu rieletto nel 1919, nel 1921 e nel 1924. Nel giugno 1920 entrò a far parte dell'ultimo Gabinetto Giolitti quale ministro del lavoro. Fu dichiarato decaduto dal suo mandato dopo la secessione aventiniana. Eletto deputato dalla Costituente, fu poi senatore di diritto nella prima legislatura repubblicana.

Destarono molto interesse i suoi discorsi di politica estera. L'opera di Arturo Labriola come ministro del lavoro fu degna del massimo elogio ed è meritevole di memoria. L'azione che egli esplicò in favore della legislazione sociale non può essere obliata.

La sua attività di studioso politico fu instancabile, e notevoli anche i suoi scritti in materie affini. Una cultura smisurata, la sua, dinanzi alla quale dobbiamo essere presi da ammirazione, anche perchè (e affermare questo non è un mortificare noi stessi) dobbiamo confessare che l'attività politica spesso contraddice alla possibilità di allargare molto le proprie cognizioni e di dedicarsi agli studi. Sono eccezioni gli uomini politici che possono unire all'attività politica anche un'attività di studio. Ora la produzione di Arturo Labriola dimostra che egli era, anche in questo, uomo veramente eccezionale.

Ed anche quando uomini di questa levatura, sempre animati da idealità, per avventura errano, possono ben essere compresi. Ora Arturo Labriola ubbidì sempre ad un'idealità. E la sua attività come ministro, come deputato e come senatore farà sempre onore al Parlamento italiano. (*Segni di generale consentimento*).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Pellegrino, Minasi, Palazzolo, Berlinguer, Degli Occhi e Zoboli:

« Estensione della 13^a mensilità e della assistenza sanitaria ai vicepretori onorari con incarico di uditore vicepretore » (883).

L'onorevole Pellegrino ha facoltà di svolgerla.

PELLEGRINO. È noto come presso alcune grandi preture esistano dei vicepretori che non svolgono altra attività che quella giudiziaria, e ciò da parecchi anni, percependo l'indennità dell'uditore vicepretore, che sostituiscono perché incaricati ai sensi dell'articolo 32, capoverso, del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12. Ora non vi è dubbio che tra l'incaricato e lo Stato si instaura un rapporto di impiego con i conseguenti diritti e doveri che esso presuppone. Quindi i vicepretori onorari con incarico di uditore vicepretore sono da considerarsi impiegati statali non di ruolo a tutti gli effetti, anche secondo l'orientamento della migliore dottrina, la quale appunto afferma che l'incaricato è un impiegato non di ruolo. A questo proposito, è doveroso ricordare il pensiero del professore Zanobini, il quale, nel suo *Trattato di diritto amministrativo*, distingue gli impiegati non di ruolo in supplenti, incaricati ed avventizi ed aggiunge che l'incarico presuppone la vacanza del posto e l'incaricato viene assunto in esso temporaneamente, in attesa che venga coperto dal titolare.

Riteniamo perciò che i vicepretori onorari con incarico di uditore vicepretore abbiano diritto alle previdenze di cui alla nostra proposta di legge. Mi piace ricordare che anche agli ufficiali di complemento incaricati di funzioni giudiziarie presso i tribunali militari, categoria analoga a quella di cui ci occupiamo, dall'agosto 1957 viene concessa la tredicesima mensilità e l'assistenza « Enpas ».

Né possono preoccuparci ragioni di natura finanziaria, perché la presente proposta di legge non comporta alcun aggravio al bilancio statale in quanto non istituisce nuovi oneri a carico dello Stato, perché nel bilancio di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia è considerata, in unica voce, la spesa annua per stipendi dovuta agli uditori con funzioni ivi compresa la tredicesima, mentre non tutti gli uditori sono con funzioni e quindi percepiscono uno stipendio inferiore a quello preventivato: non solo, ma vi è da

ricordare che i vicepretori che ci interessano occupano posti di uditori con funzioni previsti nella spesa del bilancio del ministro competente.

Per quanto ho detto, chiedo alla Camera di voler votare la presa in considerazione della nostra proposta di legge, che è sottoscritta da colleghi di quasi tutti i gruppi come a sottolineare l'incomparabile esigenza di giustizia che la proposta esprime a favore di cittadini che attendono con zelo e valore ormai da anni all'alto, delicato compito di amministrare la giustizia nella nostra Repubblica.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Pellegrino.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La proposta di legge sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Adamoli. Ne ha facoltà.

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se la discussione del bilancio della marina mercantile non avvenisse in questo particolare momento, noi potremmo forse essere tentati di seguire il criterio che seguì proprio l'onorevole Jervolino nella sua qualità di relatore al bilancio del 1957-58, quando volle richiamarsi a tutti i precedenti parlamentari che riguardavano il settore della marina mercantile. Avremmo così potuto (attraverso le parole stesse dei ministri che si sono succeduti e dei relatori ai bilanci, attraverso la ripresa delle questioni che sono state

risollevate da ogni parte e che avremmo trovato imbalsamate e bloccate allo stato di pura enunciazione, attraverso gli ordini del giorno accettati o approvati, ma che pare abbiano l'unico destino di essere iscritti negli atti parlamentari) anche in relazione ai nuovi problemi posti dall'attuale situazione, fare emergere le ombre pesanti che si sono accumulate sui problemi della marina mercantile. Ma in questo momento non è davvero il caso di riferirsi alle vane invocazioni e di ripercorrere il malinconico cammino del tempo perduto. È dalla realtà di oggi del nostro paese che noi possiamo raccogliere gli elementi vivi e diretti per misurare le conseguenze di una politica marinara che non è tale, o è quella che viene suggerita e imposta da particolari gruppi; e potremmo quindi definire, proprio attraverso questo esame diretto, le gravissime responsabilità che il Governo ha assunto di fronte al paese.

Noi iniziamo la discussione del bilancio della marina mercantile al quindicesimo giorno del grande sciopero unitario dei marittimi, la cui compattezza e vastità bastano da sole a dimostrare quanto esso fosse fondato su un'esigenza profonda. Noi ci intratterremo a lungo sullo sciopero dei marittimi, ma vogliamo dire subito che non è solo questo aspetto del problema che ci spinge a guardare direttamente nella realtà del nostro paese; ma è lo stato della nostra flotta, sia qualitativo sia quantitativo; è la colpevole incertezza che ancora oggi si fa pesare sul riassetto delle linee di preminente interesse nazionale; è la crisi dei cantieri che sta per giungere al suo punto critico, di rottura, senza che si intraveda nulla che ci garantisca che alcune gravi conseguenze sul piano economico e sociale non si abatteranno anche su questo settore della nostra industria; è la condizione dei nostri porti che sono stati lasciati senza armi nella lotta che si è scatenata, con l'entrata in vigore del mercato comune europeo, specialmente da parte dei porti dell'Europa settentrionale; è tutta l'area investita dai problemi che riguardano la marina mercantile che presenta un tormentato e oscuro panorama; è una pesante realtà che scaturisce dalla nostra economia e che è prodotta dalla mancanza di una visione unitaria dei problemi da parte del nostro Governo e dal sempre più marcato affermarsi della linea elaborata ed imposta dai grandi armatori e dai grandi industriali.

Due anni fa, nella sua veste di relatore, l'onorevole ministro ebbe ad affermare testualmente che « se i problemi marittimi

fossero stati studiati con una visione più organica e più lungimirante e fossero stati risolti con maggiore coraggio, ben altri risultati si sarebbero potuti ottenere ». Oggi da quel posto difficilmente ella, onorevole ministro, ripeterà questi concetti ed esprimerà un tale giudizio. Eppure ella si trova oggi nel mezzo del groviglio della situazione che è derivata proprio dall'assenza di quella « politica organica e lungimirante » e dalla prevalenza di interessi che nulla hanno a che fare con gli interessi generali del nostro paese.

Anzi, onorevole ministro, gli atti che ella ha già compiuto o non ha compiuto stanno a indicare non solo che ella intende battere la stessa strada ma, proprio per aderire alle origini e alla natura del Governo di cui fa parte, non si preoccupa neanche troppo di mascherare le proprie intenzioni. E si tratta di atti alcuni dei quali rivestono estrema gravità e non si erano ancora registrati nel campo della vita democratica del nostro paese, nonostante che i governi della democrazia cristiana, nel corso di questi undici anni, ci avessero offerto il più ampio, e spesso drammatico, campionario di repressione dei diritti dei lavoratori e di duri colpi inferti alla nostra Costituzione.

Sono proprio il suo atteggiamento e quello del suo Governo nei confronti dello sciopero dei marittimi, onorevole ministro, che gettano una luce definitiva sui motivi per cui i problemi della marina mercantile sono giunti oggi a questa fase esplosiva e rivelano quali forze in realtà dominano in questo settore, mettendo in evidenza le responsabilità che il Governo si è assunto inasprendo, complicando, esasperando una vertenza che avrebbe potuto e dovuto avere un pacifico svolgimento e una pacifica soluzione.

Da decenni non si verificava in Italia uno sciopero dei marittimi così completo, così combattivo. In tutti i porti italiani, in ogni porto straniero toccato in queste due settimane da una nave italiana (da New York a Melbourne, da Cristobal a Dakar, da Las Palmas ad Alessandria, dal Pireo a Tunisi) i lavoratori del mare, organizzati o no nelle varie associazioni sindacali, hanno accolto le decisioni del comitato unitario di coordinamento formato da tutti i sindacati (e sono, purtroppo, ben sette) che hanno levato una gloriosa bandiera di lotta per la difesa dei loro diritti e dei diritti più generali della democrazia e del lavoro. (*Applausi a sinistra*).

Dobbiamo dire subito che i marittimi hanno dimostrato una grande pazienza ed un

grande senso di responsabilità. Da un anno è scaduto il vecchio contratto di lavoro, gli armatori si sono rifiutati di aprire le trattative sia sulla parte economica, sia su quella normativa, ed i lavoratori, nonostante avessero avuto modo di saggiare l'intransigenza degli armatori, la loro tecnica defatigatoria, accettarono di sospendere ogni agitazione (quella del dicembre scorso) di fronte ad un impegno ripetuto del ministro Spataro (che già trovava origine nell'impegno del ministro Cassiani) che entro il 31 maggio 1959 si sarebbe stipulato il nuovo contratto collettivo.

Vi era tutto il tempo di giungere ad una pacifica soluzione. Ma il 31 maggio è arrivato e trascorso senza che gli armatori fossero usciti dalla cittadella della loro intransigenza e tracotanza. A questo punto non vi era altra scelta che la lotta aperta, che è l'uso del diritto costituzionale di sciopero. E vale anche la pena di sottolineare che la sua generale estensione agli equipaggi lontani dalla patria, e quindi senza possibilità di raccogliere direttamente la solidarietà dei loro compagni e di tutti gli altri lavoratori, dimostra quale carica di insofferenza si era creata e come sia stata proprio la profonda convinzione maturata in questi lavoratori che ha fatto emergere questa loro forza e questa loro combattività.

Dopo aver provocato lo sciopero, gli armatori e tutto il grande padronato italiano ed il Governo hanno manifestato la loro rabbia scagliando attraverso i loro giornali colonne di piombo di ingiurie, di accuse, di fantastiche invenzioni su tenebrose congiure, cercando essi (il Governo e gli armatori che hanno mancato ai loro impegni) di infangare e diffamare una intera categoria di lavoratori italiani colpevole solo di pretendere che fossero prese in considerazione le loro più che legittime esigenze, da così lungo tempo prospettate.

Si è parlato e scritto di tradimento alla bandiera. Vedremo da che parte sta il tradimento alla bandiera, quando parleremo delle bandiere ombra. Si è parlato di prestigio nazionale offuscato, di triste esempio. Si sono scomodati persino gli screditati e grotteschi piani K, inventando congiure vennesi di un anno fa. Ebbene, ancora una volta la classe dirigente italiana dà questo miserevole spettacolo, per cui, di fronte all'espressione di un diritto costituzionale, non si sa rispondere che con ingiurie, diffamazioni e minacce. Non si tratta di congiure, di tradimenti, di tristi esempi, si tratta di sacrosanti diritti. Da questa tribuna inviamo ai

marittimi, specialmente a quelli lontani dalla patria e dalle loro famiglie, la nostra piena solidarietà, la nostra ammirazione, l'augurio che la bandiera di lotta rimanga alzata e diventi la bandiera della vittoria. (*Vivi applausi a sinistra*).

Lo sciopero ha avuto origine per il mancato rinnovo del contratto collettivo di lavoro nei riguardi sia delle condizioni salariali, sia delle condizioni di lavoro nei porti. È a questo che bisogna riferirsi per rettamente valutare la situazione. A questo avrebbe dovuto riferirsi l'onorevole ministro, se avesse voluto avere davvero tutti gli elementi per esprimere un suo giudizio. Forse la vita del marittimo è tuttora circondata da un alone suggestivo, soffusa di romanticismo, forse qualcuno crede che la vita dei marittimi sia quella che si vede riflessa nelle vetrine pubblicitarie delle compagnie marittime di navigazione. Quando si vedono i saloni delle feste, le piscine, i riti del passaggio dell'equatore oppure si ammira il panorama della rocca di Gibilterra o del Pan di Zucchero di Rio de Janeiro, ebbene, dietro questa retorica dei viaggi, dietro il fascino delle terre nuove, lontane, dietro le avventure, vi è una realtà ben diversa, v'è la vita infernale delle macchine, vi è il lavoro senza sosta di camera, di cucina, di coperta, v'è l'insidia che emerge improvvisa dal mistero dello spazio e della natura e che colpisce non solo le « carrette », ma anche i moderni transatlantici come l'*Andrea Doria*. E il compenso, per tutto questo rischio, per il disagio, per il distacco dalle famiglie, per questa prigionia continua sul mare a cui sono costretti i lavoratori del mare, è quel famoso salario che nelle assemblee degli armatori, sulla stampa, in manifesti, in volantini che noi stessi abbiamo ricevuto da parte degli armatori, i padroni pretendono di assumere come giusto per i lavoratori. In questi volantini il marittimo viene presentato come un privilegiato, per cui davvero non si riesce a comprendere come questi lavoratori, che oggi si sono trovati in condizioni tanto difficili a Genova, da non sapere dove mangiare e dove dormire se non avessero trovato la solidarietà degli altri lavoratori, che sono stati cacciati via dalle navi senza poter prendere neppure il loro bagaglio, possano essere dei lavoratori privilegiati. Noi non riterremo cosa seria di fronte alla Camera se ci mettessimo a discutere sui dati forniti dagli armatori, se ci mettessimo a seguirli in questa loro complicata alchimia per cui un cameriere di bordo diventa improvvisamente un dirigente

di industria e guadagna centinaia e centinaia di migliaia di lire al mese, cameriere il cui salario base invece è di 44 mila lire. Non sarebbe serio, poiché per aumentare questa paga si cerca di comprendervi perfino le ore di lavoro straordinario, come se questa prestazione non rappresentasse un superlavoro, un superfruttamento imposto dagli armatori e talvolta neppure pagato. E questo come se non si sapesse che il marittimo è colpito anche dai 6 mesi di disoccupazione all'anno per cui la paga è praticamente dimezzata...

CAPRARA. Lo sa questo, signor ministro?

ADAMOLI. Non so se con scherno o con ironia il signor Costa ha scritto che il marittimo quando sbarca è libero di procurarsi altro lavoro (*Commenti a sinistra*) e che nessuno gli impone di rimanere disoccupato. Noi potremo sorprenderci della disinvoltura di chi parla di salari privilegiati sulla base di 40-50 mila lire, perché il metro di questi signori è quello dei miliardi; ma certo dobbiamo sorprenderci, indignarci quando il ministro ripete questa tesi.

CAPRARA. Ma il ministro è la voce degli armatori!

ADAMOLI. Non solo per quanto riguarda la parte normativa vi sono elementi che debbono essere richiamati, ma anche per quanto riguarda le condizioni di lavoro vi è tutta una serie di aspetti poco noti che devono essere tenuti presenti perché sono quelli che caratterizzano lo stato di inferiorità della gente del mare. Si tratto anzitutto di togliere agli armatori il più vile dei ricatti, quello del posto di lavoro. Dopo l'abolizione del turno generale di arruolamento nel 1956 si è aperta l'epoca della umiliazione, della corruzione fra i marittimi. È solo l'armatore che davanti ad una massa di disoccupati esercita una libera scelta, una specie di « fronte del mare ». Nei marittimi la disoccupazione è più elevata che in altre categorie: per ogni uomo a bordo vi sono quattro uomini a terra che attendono il loro turno.

Ebbene, per questi marittimi si segue la strada inesorabile della discriminazione e anche della corruzione. E con questo sistema che sono rifioriti nelle piazzette dei porti, a piazza Banchi a Genova o alla Marittima di Napoli, i sensali tenebrosi che sono collegati con le compagnie, che taglieggiano i marittimi, che assicurano ingaggi attraverso un pagamento anticipato di qualche mese di stipendio. I marittimi debbono indebitarsi per riuscire a salire a bordo di una nave. E bisogna passare attraverso queste file.

Problemi fondamentali dei marittimi sono: la tabella viveri, gli indumenti a bordo, l'assistenza sanitaria, la prevenzione infortuni. Tutto è fermo da oltre quarant'anni, non si è fatto nessun rinnovo, e in questi quarant'anni il mondo si è trasformato socialmente e tecnicamente. Nel nostro paese abbiamo abbattuto la monarchia, abbiamo creato la Repubblica, ci siamo dati la Costituzione; ma a bordo delle navi nulla è entrato di quello che abbiamo conquistato nel nostro paese.

Ferme sono rimaste le famose tabelle viveri. Io credo che nessuno forse di quelli che non vivono questi problemi possa credere che nella nostra marina, una delle poche ove ancora vi sia un tale regime, la tabella viveri è la stessa per tutte le latitudini e per tutti i mesi dell'anno. Vadano al golfo Persico, vadano in Norvegia, i nostri marittimi altro non hanno da mangiare che acciughe, tre-nette col pesto o minestrone alla lombarda.

CAPRARA. Lo stesso pranzo di Lauro e di Costa e degli amici dell'onorevole ministro!

ADAMOLI. Ancora oggi a bordo delle nostre navi — e questo non si verifica più neanche in Spagna — vi è questa situazione: vi è il vitto differenziato fra ufficiali, sottufficiali e bassa forza; uomini legati allo stesso rischio, che devono avere il senso profondo della loro solidarietà, sono differenziati, mortificati, e quelli che più si sacrificano hanno il vitto meno adatto per la ricostituzione delle loro energie. Recentemente vi è stato a Palermo un convegno di medicina sociale, dove ha parlato il ministro della sanità, senatore Giardina. Egli ha detto: « La nave è una abitazione collettiva e al pari delle abitazioni terrestri essa deve offrire agli individui un ambiente sano e rispondente ai bisogni essenziali della vita umana ». Bellissimi concetti, che restano però nei convegni e nella propaganda. Ma a bordo com'è l'assistenza sanitaria? Vi sono navi mercantili che non hanno non diciamo un dottore, ma neanche un infermiere, tutto si riduce alla malfamata cassetta medica che nessuno osa aprire, per cui spesso le cure si riportano alle novelle dannunziane sul cerusico di mare, anche se si cerca in qualche modo di servirsi del centro radio per la cura a distanza.

Noi vogliamo ricordare il trattamento delle pensioni, fare presente ancora una volta di fronte alla Camera questo problema, poiché il problema delle pensioni, se è per tutti i lavoratori italiani una questione elementare di giustizia, per il marittimo si tramuta ad-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

dirittura nella possibilità (finalmente!) di avvertire il senso della vita della famiglia. Solo quando è vecchio, infatti, il marittimo può vivere in famiglia, può quindi comprendere la vita come essa è in realtà.

Ebbene, proprio il marittimo ha le pensioni più basse. Adesso pare che finalmente sia allo studio un progetto: vedremo poi come sarà elaborato. Da quanto ci risulta però e dalle stesse informazioni che ci ha dato il ministro, siamo ben distanti dal dare soddisfazione ai vecchi pensionati, perché l'aumento del 12 per cento della gestione marittima non corrisponde alle attese, né a principi di giustizia.

Questa è, onorevole ministro, la realtà delle condizioni dei marittimi, non quella che ci presenta la interessata propaganda fotografica o romantica. Questa è la realtà viva che è dato constatare nei rioni portuali, sui moli, a bordo delle navi o sulle banchine dei giardini pubblici, dove i pensionati si incontrano e parlano di memorie e di speranze. È a questa realtà umana e sociale, che non può non turbare la coscienza di un uomo onesto, che occorre riferirsi per comprendere il motivo di questo sciopero, che, se non ha precedenti nella storia pur gloriosa di questo movimento, risponde tuttavia alle esigenze di una maturità conquistata con sacrificio. Questa realtà ci porta alle origini della grande ondata che ha toccato tutti i continenti, che ha cementato l'unione dei lavoratori, che ne ha aumentato la forza e la combattività.

Ma, non è a questa realtà che il Governo si riferisce. Non è di tabelle viveri, di salari, di indumenti, di orari, di turni, che il Governo parla, né di malattie professionali o di assistenza sanitaria. Il Governo parla di diritto o non diritto di sciopero e di codice penale e di codice della navigazione. Non si è fatto alcun ricorso ai valori elementari di giustizia e di umanità o ai principi della Costituzione, bensì ai carabinieri, alla polizia, al disarmo, al licenziamento, allo sbarco forzato ed infine ad una legge fascista di guerra, per tentare di requisire alcune navi.

Onorevole ministro, noi conosciamo molto bene la classe armatoriale italiana, ed in particolare quella genovese. Noi sappiamo come la classe armatoriale italiana abbia spesso svolto un ruolo di punta nella lotta contro la democrazia e il movimento operaio. Non ci stupiamo di nulla, quindi. Però, dobbiamo dire che se in questa lotta gli armatori sono stati prepotenti e tracotanti come non mai, ed hanno potuto disporre della forza pubblica e

dell'appoggio anche degli ufficiali della capitaneria,...

CAPRARA. E soprattutto dell'appoggio del ministro.

ADAMOLI. ...ciò è stato perché avevano la certezza dell'appoggio del Governo, appoggio palese e non nascosto, come cercherò di ricordare all'onorevole ministro.

Oggi si parla di danni gravissimi all'economia nazionale e di offuscamento del prestigio della nostra bandiera. Onorevole ministro, quando ella ha partecipato all'assemblea straordinaria degli armatori, ad una di quelle solite assemblee di industriali, banchieri e agrari che hanno sempre dovizie di ministri (i quali ultimi non è dato mai vedere nelle assemblee dei lavoratori appartenenti alle grandi organizzazioni, che pur hanno la maggioranza delle adesioni dei lavoratori italiani), ha sentito le condizioni che gli armatori ponevano, ed in che tono; ha sentito che essi contestavano il diritto di sciopero dei lavoratori italiani e parlavano di privilegio dei marittimi, presentando una serie di richieste formulate in un tono da padroni. Ebbene, onorevole ministro, ella non ha speso, in quella occasione, una parola per ricordare le condizioni della gente del mare.

BIMA. Legga le relazioni dell'onorevole ministro!

ADAMOLI. Le conosco, perché ero presente. L'onorevole ministro ha incoraggiato le posizioni di intransigenza armatoriale poiché sulla questione dello sciopero, in un modo aperto, ha accettato le posizioni degli armatori, ha detto che lo sciopero nel campo marittimo era una cosa che bisognava osservare con particolare attenzione. E sapete perché? Andate a rileggere le sue parole: perché porta danno agli armatori. (*Commenti a sinistra*).

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi dà il testo per cortesia? Non falsifichi.

CAPRARA. E la sua condotta di oggi che lo conferma.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non interrompano. Del resto l'onorevole ministro non ha detto niente che possa giustificare tanti commenti.

CAPRARA. Non è un ministro, è il rappresentante degli armatori!

ADAMOLI. Non si va a vedere alle origini, alle cause, ai motivi della agitazione dei marittimi, ma si parla di diritto di sciopero. Alcuni nostri colleghi, come l'onorevole Dominedò, professore di diritto marittimo, come lo stesso onorevole relatore nella

sua relazione, non hanno affrontato il problema della condizione dei marittimi, ma si sono limitati a parlare della questione del diritto di sciopero, osservando che quando si parla di sciopero nel campo dell'economia marittima la cosa cambia aspetto. Ma questa è una vecchia storia. Vi è stato addirittura da parte degli armatori un tentativo di sancire attraverso una sentenza questa loro incostituzionale posizione. Nel 1956 è stato denunciato l'equipaggio di una nave italiana che aveva scioperato nel porto di San Francisco; è stato denunciato al tribunale di Genova secondo il codice della navigazione, poiché gli armatori ritengono questo testo ancora operante in tutti i suoi aspetti. Ebbene, il giudice di Genova ha emessa sentenza assolutoria affermando che non esiste pregiudizio alla navigazione quando la nave è in porto, che non esiste né disobbedienza né maggiore reato quando l'equipaggio di una nave in porto, ovunque essa si trovi, in Italia o all'estero, dopo avere edotto il comandante, entra in sciopero per motivi di ordine economico. Cito questo fatto non perché avessimo bisogno di essere sostenuti da sentenze, perché riteniamo che sul problema dello sciopero la Costituzione, espressione della volontà del popolo italiano, ha detto una parola definitiva; ma proprio perché è al Governo che facciamo risalire la prima responsabilità dell'attuale situazione perché non ha rispettato l'impegno di giungere ad una conclusione entro il maggio di quest'anno, perché ha assicurato gli armatori che sarebbero stati sostenuti, perché ha inasprito la lotta impegnando la forza pubblica con uno sbarco coatto, nonostante che i lavoratori abbiano agito in modo pienamente legale. Infatti non vi è stato un solo episodio da parte dei lavoratori in questo drammatico sciopero che abbia potuto dar motivo di denuncia che non sia invenzione verso di essi. Tutto si è svolto secondo la piena legalità.

Ebbene, nonostante questo, si giunge a riesumare una legge fascista del 1939, e si cerca quindi di trattare i marittimi come se fossero dei nemici sul piano internazionale. Perché la flotta di Stato ha svolto in questa azione un ruolo di punta, mentre avrebbe dovuto svolgere un ruolo che avesse avvicinato, temperato, cercato di attutire i contrasti?

Nel corso dello sciopero vi sono stati episodi che offendono non solo i principi, ma il prestigio del nostro paese. Sulla motonave *Augustus* della Finmare è accaduto che il comandante, l'11 di giugno (la nave doveva

partire il 13, quindi due giorni prima), prima che si attuasse lo sciopero, ha mandato una lettera a tutto l'equipaggio invitandolo allo sbarco immediato. In quale fabbrica si è mai visto che un industriale sgombera la fabbrica soltanto perché si comincia a parlare di sciopero? Questo è accaduto anche sulla *Federico C.*, la nave ammiraglia di Costa. Costa non avrebbe mai creduto di vederla ferma sulla banchina. Il suo equipaggio era tutto selezionato, raccolto con criterio particolare di scelta. Ebbene, sulla *Federico C.* il padrone in persona chiama tutto l'equipaggio e gli chiede se vuole scioperare o meno; licenzia quelli che dicono di sì, cerca di ingaggiare marittimi disoccupati (invano naturalmente, perché la *Federico C.* è rimasta vicino al molo di Genova). E poi sono nate le navi-fantasma. Così il *Roma* di Lauro scappa da Genova senza essere in regola coi documenti di navigazione. La capitaneria non ha niente da dire e così la nave si mette a navigare quasi a lumi spenti, ma non sbarca mai; poi giunge in Australia e sappiamo oggi che i portuali australiani hanno rifiutato le operazioni di sbarco. Anche la *Bianca C.* di Costa è in rada a Barcellona con l'equipaggio sulla nave da 15 giorni, mentre l'*Australia* va in giro per l'Oceano indiano e non trova mai un porto dove fermarsi, e così la *Giulio Cesare*.

Ovunque episodi gravissimi. Ed ecco i dirigenti della Finmare che chiamano i familiari di questi marittimi e fanno inviare telegrammi affinché cessino lo sciopero. Abbiamo ricevuto oggi un telegramma della *Giulio Cesare* che dice ai dirigenti di smetterla di turbare le coscienze, l'animo dei loro familiari, che la loro è una lotta aperta, decisa. È scritto così: « Sono 40 anni che aspettiamo questo momento » (*Applausi a sinistra*). Così sull'*Anna C.* è arrivato l'emissario di Costa che ha fatto una indagine, un referendum su chi continuava o no lo sciopero, ed ha concluso la sua visita facendo chiudere la cucina dell'equipaggio. Le sa queste cose l'onorevole ministro? (*Complimenti a sinistra*).

Quando si parla di prestigio della bandiera, le ricordo, onorevole ministro, che a Dakar sono saliti a bordo delle navi degli operai senegalesi che hanno tolto gli ormeggi fissati a terra mandando le navi alla deriva con l'equipaggio a bordo; e questo perché potesse operare una norma del codice della navigazione.

Sa che a Dakar sul *Biancamano* e sul *Conte Grande* è andato il nostro console il quale ha adunato l'equipaggio ed ha detto: « In nome di sua maestà Vittorio Ema-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

nuele III », evidentemente ignorando che in Italia vi è la Repubblica? (*Commenti a sinistra*).

CAPRARA. Ha capito, onorevole ministro?

ADAMOLI. Queste cose le sa certamente l'onorevole ministro. Io ho presentato una interrogazione all'onorevole ministro, per sapere che cosa è stato fatto quando le motonavi *Duizar* ed *Aron* sono state catturate dalla polizia francese, fuori delle acque francesi (e non portavano armi, ma solo merci normali). Nonostante le invocazioni a mezzo radio del capitano, il nostro Governo non ha compiuto nessun atto per proteggere queste navi. Altro che prestigio della bandiera!

Ed oggi vediamo qual è il prestigio della nostra bandiera da come agiscono i lavoratori dei porti nei quali approdano marittimi italiani. I portuali australiani si rifiutano di sbarcare merci dalle navi italiane, dimostrando la loro solidarietà verso i marittimi italiani che si trovano lontani dalla patria.

Nessuna legge, invece, vale per gli armatori: essi, anzi, sono incoraggiati a violare la legge nei confronti dei lavoratori.

Nel corso di questa crisi ci si è riferiti non so a quanti articoli di legge: all'articolo 508 del codice penale sulla occupazione illecita degli stabilimenti, all'articolo 1170 del codice civile sul disturbo nella manutenzione del possesso, e naturalmente a tutto il codice della navigazione, a questo documento medioevale che ancora esiste nel nostro paese e che meriterebbe di essere citato solo per richiamare il Governo alla necessità di spazzar via qualche cosa che, per il suo spirito corporativo e per il voler trasformare le navi in caserme, nulla ha a che fare con le nostre leggi costituzionali; ed infine, come ho ricordato, alla legge fascista del 1939.

Noi eleviamo da questi banchi la più solenne protesta per gli atti compiuti dal Governo e dagli armatori con l'appoggio del Governo. Invitiamo altresì il Governo a revocare tutte le decisioni illegali che sono state prese, ad agire nel rispetto della legge, a richiamare i nostri consoli a proteggere i cittadini italiani, non già a servirsi di lavoratori stranieri, magari affamati come i nostri, per creare l'urto tra i lavoratori. (*Commenti a sinistra*).

Qual è oggi l'atteggiamento del ministro di fronte a questa situazione? Il Governo parla come se fosse un padrone. Vi è uno sciopero in atto; ebbene, l'onorevole ministro dice: non si tratta finché non cessa lo sciopero. Innanzi tutto rilevo che questo è già

un modo clamoroso per sconfessare il diritto di sciopero. (*Applausi a sinistra*). In secondo luogo questo lo può dire l'altra parte, la quale se crede può usare tutte le armi, tutti i ricatti; ma non il Governo che deve svolgere un'opera di mediazione e quindi non può assumere posizioni estreme.

Come si può pretendere che i lavoratori, in lotta da 15 giorni, dopo aver subito danni gravissimi — altro che quelli sofferti dagli armatori! — cedano le armi e si presentino disarmati? Lo sciopero è la loro arma, e voi dite: posate l'arma, presentatevi a petto aperto di fronte agli armatori. E questo il modo per contribuire a risolvere la situazione? (*Interruzione del deputato Caprara*).

Quindi noi richiamiamo il Governo. Bisogna cambiare atteggiamento, bisogna rispettare i diritti dei lavoratori. Vi sono problemi grossi e comprendiamo che la vostra azione non è facile. Ma se voi seguite la strada che avete scelto fino ad oggi, non fate altro che esasperare la situazione. E vi ingannate se credete di fiaccare i lavoratori! I marittimi sono decisi a battersi fino in fondo! Andate a parlare con questi lavoratori come facciamo noi, raccogliete la loro indignazione, la loro forza, la loro fierezza, e forse terrete un altro atteggiamento!

Si dice: ma gli armatori non sono adesso in grado di poter accogliere le richieste dei marittimi, gli armatori sono in crisi. Ebbene, a proposito di crisi, vediamo le cose un po' più da vicino. Vi è la crisi dei noli, ma sia ben chiaro che questa crisi non tocca i profitti normali — e nemmeno tutti quelli straordinari — degli armatori. La stampa specializzata del mondo ha analizzato questa situazione, ma nessuno giunge a dire che oggi una nave navighi in perdita e tutti sanno che le navi poste in disarmo sono quelle già completamente ammortizzate e, quindi, non creano nessuna perdita per il fatto di essere momentaneamente inattive.

Si dice che gli armatori hanno subito già danni per 2 miliardi e mezzo o 3 miliardi. Ebbene, le richieste dei marittimi possono essere soddisfatte con questa cifra per due o tre anni. Gli armatori hanno già perso quel che avrebbero dovuto pagare in due anni ai marittimi.

Si parla di 40 o 50 miliardi di perdita per l'economia nazionale. Motivo di più, questo, per sottolineare le vostre responsabilità, perché gli armatori hanno buttato allo sbaraglio un settore dell'economia nazionale pur di non cedere qualcosa dei loro sopraprofiti!

Quando si parla di crisi degli armatori s'intende soltanto dire che sono caduti i vertici delle congiunture coreana e di Suez. Sono passati i momenti in cui si guadagnavano miliardi con estrema facilità, ma la crisi degli armatori non è crisi che metta queste aziende e questi gruppi nelle condizioni di non poter ancora operare in piena potenza. In tutti questi anni, in realtà, l'armamento italiano ha trovato proprio nell'azione del Governo tutta la possibilità di aumentare la sua potenza. Io non so se l'onorevole ministro userà ancora le frasi un po' d'obbligo che sempre si usano verso codesti signori: si parla cioè di coraggio degli armatori, di questa grande capacità di iniziativa per cui la ricostruzione marittima italiana sarebbe il prodotto di questo coraggio, e avanti di questo passo. Io non voglio parlare delle questioni internazionali, del « coraggio » che deriva da una guerra fredda che ha mantenuto tutto il mondo in una situazione in cui, proprio qui, i grandi armatori hanno trovato la fonte dei grossi redditi. Ma che coraggio ci vuole per un armatore italiano ad usare una *Liberty*, a guadagnare miliardi con una *Liberty*, che ha ricevuto dal Governo per 10 milioni una nave di 10 mila tonnellate e che magari poi non paga, dato che vi è una proposta di legge per sanare certi aspetti che pare non siano andati a buon fine? Che coraggio ci vuole ad avvalersi di leggi fatte sistematicamente a favore degli armatori? Quella del 1947 per i finanziamenti di acquisti di navi all'estero, quella del 1950 per i finanziamenti attraverso l'I.M.I., le leggi n. 799 del 1947, n. 85 del 1949, n. 902 del 1951, n. 949 del 1952, n. 522 del 1954? Ecco il quadro, ecco il coraggio! È una serie di leggi continue che hanno dato vantaggi agli armatori col falso scopo dei cantieri, dicendo che bisognava dar lavoro ai cantieri, ma poi i cantieri sono sempre in crisi, mentre non sono in crisi gli armatori, ed è l'armamento che continua il suo sviluppo e accresce la sua potenza.

In realtà, in questi anni, con questa politica, alle vecchie baronie del mare si sono aggiunti i nuovi baroni della situazione, più aggressivi ancora, che non si sono accontentati di carature, ma hanno voluto invadere altri settori della vita nazionale, quelli che negano il giusto salario ed il vitto umano, che però investono centinaia di milioni nelle loro avventure pseudo-sportive, che fondano partiti, che comprano a suon di miliardi quei giornali che poi scrivono di tradimento e di ammutinamento, quando gli equipaggi agiscono per difendere i loro diritti.

Abbiamo già avuto occasione in passato di precisare cosa significhi questa famosa ricostruzione della flotta italiana. Per ricercarne proprio i termini esatti, noi abbiamo già documentato che nello sviluppo della flotta mondiale il nostro paese è rimasto in arretrato, non abbiamo il posto che avevamo prima della guerra. Quelli sono i dati che contano, non le cifre assolute di cui è difficile poter percepire il peso. Noi abbiamo già dimostrato che nella battaglia mercantile degli oceani noi non abbiamo riconquistato le vecchie posizioni e ne abbiamo perdute delle altre. Abbiamo già chiarito che la ricostruzione della flotta, per quel che già è avvenuto, è avvenuta attraverso una redistribuzione interna fra armamento libero e flotta Finmare, con un forte spostamento a favore dell'armamento privato. E abbiamo anche dimostrato come questa ricostruzione sia avvenuta con una redistribuzione nella qualità delle navi, da quelle passeggeri, che sono tipiche della tradizione italiana, ed alcune navi moderne, petroliere, ecc.

Ebbene, oggi la flotta italiana è la più vecchia del mondo. E lo dice anche il relatore. Ancora oggi l'età media delle nostre navi è la più alta di quella di qualunque altra marina.

Ed è in questo periodo, quando l'armamento italiano avrebbe dovuto davvero agire in questo senso minimo nazionale per darci la forza di poter riprendere le nostre posizioni, sorretto soprattutto da una serie di provvidenze, è in questo periodo che noi abbiamo assistito al triste fenomeno che accompagna la decadenza del capitalismo del nostro paese anche in questo settore. È il periodo che ha visto nascere le bandiere ombra. Il vocabolario internazionale si è arricchito di nuovi termini: « Panhonlibco » (Panama, Honduras, Liberia e Costarica). Sono le quattro potenze marinare moderne, sono nazioni che non hanno porti attrezzati, non hanno scuole nautiche, non hanno sedi di società di navigazione, i loro registri navali esistono solo sotto l'aspetto burocratico, non hanno organi di controllo, di ispezione, non vedono mai le navi che portano le loro bandiere. Ebbene, queste potenze marittime, questi nomi che appena appena sono conosciuti da chi va a fondo nella geografia del mondo, sono diventati oggi bandiere che dominano. La Liberia nel 1945 non aveva una nave, oggi ha 11 milioni di tonnellate di navi, quasi tre volte la nostra, è al terzo posto nella graduatoria delle flotte dopo gli Stati Uniti e la Gran Bretagna. Il Panama aveva, nel 1945, 700

mila tonnellate, oggi ha superato l'Italia, con più di 5 milioni di tonnellate.

Le bandiere ombra riguardano pochi Stati, riguardano gli Stati Uniti, la Grecia e l'Italia.

LAMA. Questi patrioti !

CAPRARA. Prestigio della bandiera italiana !

Una voce a sinistra. Ecco chi tradisce la bandiera !

ADAMOLI. I nostri rotocalchi parlano di Onassis e di Niarkos, di questi grandi patrioti che hanno l'onore di ospitare i re. Sono questi i patrioti moderni.

Ma di questa legione straniera l'Italia fa parte per circa 2 milioni di tonnellate, se i calcoli sono esatti, dal momento che si tratta di cose del tutto misteriose. E magari molte di queste navi sono state costruite con le leggi di cui ho parlato prima. Ecco l'onore alla bandiera, ecco come si evadono le nostre leggi ed ecco come avvengono le evasioni fiscali. Queste, signor ministro, sono scorribande piratesche nel campo valutario; queste sono frodi enormi a danno dell'economia nazionale; queste sono scorribande piratesche anche nel campo sociale, perché tutti i diritti vengono calpestati, le ciurme sono trattate come nei romanzi di avventura ed i reclutamenti sono fatti alla macchia. Uomini fuori della legge si ritengono questi armatori. Ma tutto questo quale vantaggio, se pur minimo, reca alla nostra economia ?

Si è detto che, poiché in questo modo gli armatori sfuggono ad alcuni gravi oneri, può aumentare il naviglio. Ma ciò non ha alcun fondamento sul piano economico. I noli sono determinati dalla legge della domanda e dell'offerta e non dal modo come sono ripartite le navi. Quello che conta è il tonnellaggio mondiale, non il colore con cui sono coperte le navi. La fuga dalla bandiera nazionale è un processo di corruzione dei rapporti economici seri.

Naturalmente il nostro Governo ha del tutto ignorato questo fenomeno. Niente ha fatto sul piano amministrativo o su quello sociale, nonostante che molto potesse fare anche indipendentemente dai rapporti internazionali. Eppure vi sono stati richiami ufficiali da parte dell'O.E.C.E. e da parte del *Bureau international du travail*. Recentemente una commissione dell'O.N.U. ha dovuto rilevare, nel suo rapporto, che questo fenomeno riguarda solo le potenze occidentali. Qui, cioè, vi è davvero un'esclusiva piena. Quella commissione fa una siffatta considerazione, come se fosse una cosa straordinaria

che le bandiere ombra non riguardano i paesi socialisti.

Alcune settimane fa a Washington si è tenuta una conferenza a porte chiuse cui hanno partecipato dieci nazioni marittime, fra cui l'Italia. Si sa che gli Stati Uniti si oppongono a che si crei un regime di maggior controllo: naturalmente esce fuori la solita posizione che vorrebbe coprire con l'anticomunismo tutte le cose più sporche. Secondo gli armatori americani, cioè, avere a disposizione una bandiera alleata di questo tipo rappresenta una grande riserva per il caso in cui dovesse scoppiare un conflitto internazionale: sono bandiere che possono essere portate come neutrali, mentre fanno parte dello schieramento politico e militare occidentale. Così, con questi argomenti, si cerca di coprire la violazione delle leggi.

Questo fenomeno si allarga come una macchia d'olio, perché vi è l'autofinanziamento: infatti gli utili che gli armatori ombra ricavano permettono loro di fare investimenti straordinari. In questo quadro va considerato il fenomeno dei cantieri giapponesi che, ad un certo momento, hanno potuto battere perfino quelli inglesi. Si è poi scoperto che gli armatori ombra davano il 50 per cento sotto banco, per poter « saltare » le commesse degli armatori regolari nei momenti di punta dei noli. La *Cunard Line* inglese ha fatto dei conti (l'Inghilterra è libera da queste piaghe) ed ha dimostrato che, se avesse messo la sua flotta sotto una bandiera ombra, avrebbe risparmiato in pochi anni 14 milioni di sterline, pari a 250 miliardi di lire italiane. In questo modo, tutto ciò che ha investito questa grande società in tutti questi anni sarebbe venuto dalla frode fiscale.

In tempi di crisi come gli attuali, le bandiere ombra seguono la pratica dei *dumpings*. I noli sono pochi e sono proprio queste bandiere che possono fare le tariffe più basse e raccogliere così il traffico in tutto il mondo. In questo modo si sconvolgono i normali rapporti economici e si turba l'equilibrio del settore. Ma noi assistiamo indifferenti a questo fenomeno, che pure è un vero cancro nel corpo della marina mercantile. Eppure noi abbiamo fuori della nostra bandiera una quantità di navi che da sole potrebbero riportarci alle posizioni che abbiamo perduto. Ecco dove il Governo deve agire ! Esso deve pretendere il rispetto delle leggi internazionali, deve stroncare le clamorose evasioni.

Vi sono o non vi sono, in Italia, questi armatori ombra ? Quali sono i loro redditi ? Che tasse pagano ? Ecco come noi riteniamo che

il Governo avrebbe dovuto intervenire. Esso avrebbe dovuto intervenire in un modo serio, atteso del resto anche dagli armatori che non intendono diventare dei pirati, per equilibrare anche il mercato della manodopera.

E dobbiamo chiudere il quadro del problema della flotta ricordando il problema dei servizi marittimi sovvenzionati. Ella, onorevole ministro, due anni fa criticò la richiesta di una seconda proroga come qualche cosa di grave e disse: guai se venisse una terza richiesta di proroga! Ma ella ha avuto la ventura di chiedere la quarta proroga, dopo aver detto che la seconda proroga sarebbe stata eccessiva. (*Commenti a sinistra*).

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In quel tempo, il ministro della marina mercantile non era l'onorevole Jervolino! (*Interruzione del deputato Caprara*). Onorevole Caprara, ella è ingiusto, e sa di esserlo. Il ministro è stato ringraziato dagli organizzatori sindacali dei marittimi proprio per l'opera svolta in questi giorni.

ADAMOLI. Il ritardo nella sistemazione di un settore così importante della vita nazionale ha avuto già gravi conseguenze. Ricordo fra l'altro un elemento marginale: poiché le leggi di proroga le abbiamo fatte un anno dopo che erano scadute le proroghe precedenti, la Finmare, non essendo in condizione di poter riscuotere i contributi spettanti al suo gruppo, è stata costretta a chiedere finanziamenti ad altissimo interesse. Sui bilanci della Finmare gravano miliardi di interessi passivi dovuti al regime delle proroghe. E poi si afferma che le aziende di Stato non sono economiche, quando persino il Governo, con la carenza dei più normali atti legislativi, crea queste particolari situazioni!

Perché non siamo capaci di fare una legge per sistemare le linee di preminente interesse nazionale? Vi è forse qualcuno che non lo ha voluto? O vi sono cose così clamorose che il Governo non osa portare alla luce? Perché qui non si tratta solo di rapporti finanziari fra Stato e Finmare, non si tratta neanche di dire se bisogna immettere qualche nuovo alto funzionario nei consigli di amministrazione, e non si tratta neanche di decidere come dividere la piccola torta delle linee sovvenzionate. Siamo di fronte a un problema i cui due aspetti sono indissolubili, se vogliamo veramente giungere a un riassetto della marina sovvenzionata: il rinnovo delle convenzioni è infatti strettamente legato a un programma di nuove costruzioni. Solo così si chiuderà il ciclo oscuro della lenta involuzione della flotta della Finmare.

Il relatore ci informa che anche quest'anno si è registrato un regresso e che la flotta della Finmare è diminuita di due navi, per alcune migliaia di tonnellate in meno. Non si recupera, dunque, ma si va sempre più indietro.

Ebbene, rinnovando le convenzioni e attuando un programma di nuove costruzioni noi chiuderemmo davvero il ciclo negativo della flotta sovvenzionata e, soprattutto, toglieremmo il vizio di origine di queste convenzioni, imposte nel 1936, come un *diktat*, alle città marinare. Si creò allora la gelosia fra Genova e Venezia, fra Napoli e Trieste; nacque allora la « battaglia dei due mari », dell'Adriatico contro il Tirreno, o viceversa, appunto perché il problema era stato impostato con una visione limitata e di pretto favoritismo.

La strada battuta dal Governo in questi anni ha aggravato i contrasti e reso ancora più diffidenti le città marinare. Quando si nomina un nuovo ministro della marina mercantile, la prima cosa che si chiede è di dove sia, per sapere che vento spira, se sarà il libeccio o il maestrale, poiché è in funzione di questi elementi particolari che si fa nel nostro paese la politica marinara.

In tutti questi anni sono state adottate a favore dell'armamento libero le provvidenze che ho brevemente ricordato. Nulla si è fatto invece nei confronti delle società di preminente interesse nazionale e anzi in sordina, silenziosamente, ci si è orientati verso il passaggio all'armamento libero.

A documentare le intenzioni del Governo sta il disegno di legge presentato nel 1956 e che rimase però bloccato dinanzi alle Camere. Vedremo adesso se l'attuale ministro riporterà quel progetto alla ribalta, e in quali termini.

Nel progetto del 1956 si stabiliva, con estrema disinvoltura, nientemeno che il Governo, anzi, i ministri della marina mercantile e del tesoro potevano decidere il passaggio di linee sovvenzionate dalle società di preminente interesse nazionale all'armamento libero, fuori del Parlamento e indipendentemente dalle stesse società. Su queste assurde basi si intendeva procedere ad un riassetto!

Ora, è evidente che nessun serio programma potrà essere attuato da una società quando essa sappia che da un giorno all'altro questa o quella linea (naturalmente le migliori) potranno esserle tolte. Impossibile, dunque, varare un programma di una certa consistenza col timore di vedere le linee passare da un momento all'altro all'armamento libero.

Staremo ora a vedere quali proposte farà il ministro, soprattutto con riferimento al pro-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

gramma delle nuove costruzioni. Quanto a noi, l'anno scorso abbiamo presentato un piano che prevede la costruzione di 40 navi per la flotta Finmare, per 380 mila tonnellate; ciò rappresenterebbe una base per superare la crisi dei cantieri e per favorire l'armamento sovvenzionato, e non soltanto quello libero, come si è fatto con la legge Tambroni.

Dato l'indirizzo del Governo, non riteniamo tuttavia che queste proposte possano essere accolte. La relazione programmatica per il 1959 del ministro delle partecipazioni statali, che pure ha sollevato tanti problemi, ha ignorato le questioni che più ci interessano (trasporti marittimi e crisi dei cantieri). Questa relazione riconosce tuttavia la gravità della situazione, ammette che la flotta di Stato è vecchia ed annovera troppe *Liberty*, unità tecnicamente ed economicamente superate. Ma quando, dopo la diagnosi della situazione, la relazione passa ad enunciare i provvedimenti che si intendono adottare, che cosa dice? Dodici miliardi di finanziamenti per il 1959. Si parla di 4 transatlantici da parte della Finmare di cui solo due sarebbero già assegnati, ma dei quali neanche i cantieri interessati sanno bene quando e come. Di altri non si hanno notizie. Comunque si tratta di episodi, non di programmi. Non si tratta di 3 o 4 transatlantici, ma di uno studio preciso delle esigenze della nostra marina, della ripresa delle vecchie linee oggi battute dall'armamento privato, che prima venivano battute dalla flotta Finmare, verso l'Australia, verso il centro e il sud America, e la ripresa di linee più vicine a noi.

Noi ricordiamo anche al ministro, perché tenga conto della vera articolazione del problema della politica marinara, la questione dei porti. Abbiamo qui un grande patrimonio di tradizione, di attrezzature, di maestranze, una rete di operatori economici molto esperti. Abbiamo saputo conquistarci il nostro posto nella difficile battaglia dei traffici per i grandi porti, ma anche i porti delle isole e del basso e medio Adriatico si sono conquistati il loro posto.

Genova si era conquistata nel 1890 il sesto posto nel mondo. Non si accorge il Governo della grande minaccia che si è levata ora sui porti italiani? Non si accorge che siamo entrati in una fase nuova della storia dei porti?

Noi oggi siamo già in ritardo come lo fummo alla fine del secolo scorso. I nostri porti antichi o addirittura antichissimi vivevano ancora di tradizioni ed il mondo andava avanti. Noi riconosciamo che la classe dirigente di

allora avvertì questa situazione e riuscì a superare le barriere del tempo. Soprattutto a Genova, che ruppe per prima questa situazione. Arrivò tardi, 80 anni rispetto a Londra, 30 rispetto a Marsiglia, 20 rispetto a Rotterdam, Anversa e Amburgo, ma si pose in linea e conquistò il suo posto. Oggi Genova non è più al sesto posto, ma all'ottavo; è andata indietro. Ma se conserva l'ottavo posto nella graduatoria dei porti del mondo, non è tanto perché ha mantenuto i traffici relativi a questa posizione: è perché vi è stato un aumento negli sbarchi di olio combustibile che ha compensato, statisticamente, il volume dei traffici, ma non economicamente e non come lavoro portuale.

Inoltre vi sono problemi economici e tecnici nuovi. Oggi è noto che i porti non vivono più per la loro posizione geografica soltanto. È finito il tempo dei porti naturali. Se valesse solo l'ubicazione, il traffico verso gli Stati Uniti sarebbe riservato alla costa atlantica europea e il traffico oltre Suez ai nostri porti mediterranei. Oggi i porti sono un complesso di costi, di strutture, di attrezzature, di collegamenti anche fluviali. È una battaglia difficile. Inoltre il tonnellaggio cambia. Vi sono navi da 100 mila tonnellate, petroliere da 40 e 60 mila tonnellate: quelle da 100 mila interessano l'Atlantico, ma le altre interessano il Mediterraneo ed i nostri porti, e noi non possiamo ricevere nessuna di queste navi.

Oltre a questo aspetto tecnico di sviluppi moderni vi sono problemi della politica estera, di una certa politica generale ed internazionale, le conseguenze del mercato comune, le conseguenze derivanti dai limiti nella politica di scambi del nostro Governo.

Come abbiamo considerato nel nostro paese la questione dei porti? Vi è prima di tutto un problema di organizzazione. Credo che il nostro sia l'unico paese che abbia una tale dispersione di attribuzioni in opere marittime, in impianti, in servizi, in collegamenti. Occorre una politica, un'armonia. Ma qui nascono le gelosie dei ministri e dei burocrati. In Italia, quando si parla di organizzare meglio un certo settore, se un ministro lo ha alle sue dipendenze, per questo semplice motivo, indipendentemente dal fatto se sia giusto o no, lo dirige secondo le sue prerogative. Per esempio, le opere marittime non possono non discendere da una politica dei porti. Non si fanno opere portuali per motivi tecnici, si fanno in seguito a valutazioni economiche di scambi che sono il prodotto di un certo orientamento politico. Ora, chi fa la politica marinara? La deve fare evidentemente il mini-

stro della marina mercantile. Perché, dunque, il ministro della marina mercantile deve veder sottratto alla sua competenza, alla sua giurisdizione un settore così decisivo? E, poi, vengono fuori gli investimenti elettoralistici e i porti nascono con le fioriture elettorali e sulle nuove banchine vanno a passeggiare i fidanzati o vi si fermano i pescatori con la lenza! Abbiamo visto miliardi spesi inutilmente, mentre i grandi porti italiani non ricevono i mezzi che invece sono loro indispensabili e che una politica d'intervento governativa dovrebbe loro assicurare. Noi invitiamo il Governo a porre ordine in questo settore. Noi prenderemo la nostra iniziativa, presenteremo un provvedimento se il Governo resterà inerte; un provvedimento si rende necessario, ma una soluzione dall'esterno di questo problema è difficile.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Adamoli, ella ha detto che il ministro della marina mercantile ha sottratto alla sua competenza questo settore. Ora, questa è una cosa inesatta!

ADAMOLI. Penso che ella abbia compreso quello che io volevo intendere.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Le ho già detto in Commissione che sarò lieto se ella riuscirà a fare attuare questo suo pensiero.

ADAMOLI. Credo che il Governo debba attuare una politica organica in questo settore e credo che sia questo il suo compito. Qui, noi entriamo in un problema di organizzazione che prima di ogni altra cosa deve essere affrontato e risolto dal Governo.

Qualche cosa si è fatta in Italia con gli enti autonomi, con le sezioni marittime delle camere di commercio, ma per il resto si è avuto un grande vuoto. Non abbiamo neppure un'associazione generale dei porti italiani, come esiste in altri paesi, ad esempio in Francia. Esiste la Comunità dei porti adriatici che credo abbia portato un grande contributo allo sviluppo dell'economia di quella zona; ma questo non può non avere anche portato qualche elemento di divisione, conseguenza della mancanza di una visione completa e organica del problema. Ecco perché bisogna agire e trovare gli strumenti adatti per giungere ad una migliore ed unitaria organizzazione.

Ma la questione non è soltanto tecnica, la questione è anche economica. Noi dobbiamo tener presente quello che sta accadendo nel campo del M.E.C. Non v'è dirigente economico del nostro paese che non richiami l'attenzione del Governo sulle conseguenze del M.E.C. Naturalmente si tace sulle origini, ma si guar-

dano le conseguenze che si manifestano in seguito all'attuazione del mercato comune. Si indica la grave situazione in cui i nostri porti vengono a trovarsi di fronte alla concorrenza scatenata dai porti del nord, soprattutto dai porti tedeschi, come essi si trovino in condizioni di assoluta inferiorità rispetto a tali porti per le attrezzature e per il sostegno che essi hanno da parte dei loro governi. Noi con il M.E.C. abbiamo accettato una clausola, l'articolo 82, con il quale, mentre in generale tutti i porti dei paesi aderenti al M.E.C. non godono di alcun trattamento privilegiato, ai porti tedeschi si riconosce una situazione di privilegio, di differenziazione; si afferma che la Germania è divisa, ha problemi particolari e che pertanto ad essa andava fatto questo trattamento speciale. Questa è stata la pugnalata finale al porto di Trieste, poiché la Germania federale si fa sempre più forte di questo privilegio. Pochi giorni fa ha concluso un accordo con la Turchia assicurandosi uno spazio di traffico marittimo; ossia la bandiera tedesca si è riservata certi scambi con il levante offrendo noli contro macchine per la Turchia. L'accordo è stato concluso e si prevede un grande sviluppo di scambi fra i porti tedeschi e quelli della Turchia. Quindi, Trieste è tagliata fuori ancora.

In questi giorni i giornali economici si sono mostrati allarmati perché a Vienna vi sono delle trattative con l'Unione Sovietica e la Polonia per i servizi marittimi fluviali per cui tutti gli scali danubiani dell'Austria avranno possibilità di collegamento con i porti di questi paesi, che raccolgono il traffico per il levante. Per Trieste resta davvero lo squallore completo. Amburgo, porto della Germania di Adenauer, ha 21 linee con la Cina popolare mentre Trieste, porto tradizionale per il traffico verso la Cina e l'estremo oriente, resta tagliata fuori. Noi abbiamo respinto la lista merci con la quale la Cecoslovacchia voleva pagare i servizi portuali e quindi non abbiamo preso accordi con la Cecoslovacchia, come se il servizio portuale fosse materiale strategico, che non si può esportare. Mentre si fa una tale politica da parte dei porti del nord, noi aumentiamo le tariffe ferroviarie, come è accaduto tra Trieste e Tarvisio. E così, quando si va in queste città marinare, soprattutto a Trieste, che vive essenzialmente di traffico internazionale, si vede uno squallore completo. Non solo Trieste, tutto il settore adriatico è depresso in modo particolare. Bari aveva nel 1947 un milione 720 mila tonnellate di traffico, con l'inizio della politica di questi governi nel 1948 è sceso a 350 mila tonnellate,

nel 1958 a 151 mila tonnellate di merci: una cifra da piccolo porto. Venezia è già al di sotto dei 2 milioni di tonnellate, nel 1958 ha avuto una caduta del 10,5 per cento.

Genova, come vi ricordavo, era al sesto posto, oggi è all'ottavo; nel 1958 ha avuto un calo del 3 per cento. Il presidente del consorzio del porto ha comunicato gli ultimi dati che dimostrano una caduta seria dei traffici nei primi mesi di quest'anno e soprattutto un ulteriore spostamento della bandiera. Noi abbiamo avuto nel mese di maggio il 34 per cento di presenze della bandiera italiana contro il 64 per cento delle bandiere straniere, mentre poco tempo fa la nostra presenza era del 40 per cento. Andiamo sempre più indietro. Intanto le bandiere nuove si affermano anche nei nostri mari. Trieste muore, nascono il grande porto di Fiume e quello di Capodistria che raccoglieranno tutto il traffico per l'Austria, per l'Ungheria, per la Cecoslovacchia. Genova attende ancora i finanziamenti per poter riparare i danni di una vecchia mureggiata, non per sviluppare il porto, ma per riportarlo all'efficienza di prima. Genova ha ancora il contributo annuo dello Stato di 4 milioni per tutti i servizi che compie per lo Stato: 4 milioni come nel 1926, oggi dovrebbero essere 500 milioni! Ebbene di che cosa si parla ancora una volta nel campo dell'armamento, degli industriali e del Governo? Si parla di queste cose: di salari, di compagnie portuali. Il mercato comune è pericoloso. Certo. Il presidente del consorzio del porto di Genova ha affermato che il M.E.C. apre grossi problemi: bisogna che i lavoratori si dispongano al sacrificio.

Ancora una volta si guarda solo da quella parte e si parla di tariffe, di costi, di monopolio delle compagnie. Monopolio è uno strano termine che non è mai riconosciuto e che viene usato dalla classe padronale solo per i lavoratori. Se esiste un monopolio in Italia — a prescindere da quello dei tabacchi, di cui ha parlato un Presidente del Consiglio, e di quello delle banane — dicono, è quello delle organizzazioni dei lavoratori portuali. Di queste cose avremo modo di parlare in altre occasioni. Anche qui invitiamo il Governo non solo a potenziare i porti, ma anche a difenderli dalla aggressione degli industriali.

Il famoso articolo 110 viene applicato con estrema facilità, per cui nei nostri porti si consente l'impiego di scaricatori legati direttamente al padrone, di maestranze cioè non regolarmente registrate, come avviene ad esempio allo S.C.I. di Cornigliano, a Bagnoli, a Porto Marghera, ad Augusta, sintomo questo

di una rottura del principio dell'organizzazione del lavoro portuale.

Si parla inoltre di riforme del consorzio del porto di Genova. Ne parla anche il relatore. Si avrà comunque modo di discuterne se il Governo, come ha annunciato, presenterà al riguardo un provvedimento.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho cercato di raccogliere gli elementi più importanti che caratterizzano la nostra vita marinara. In questa discussione non poteva non emergere, ovviamente, il problema, oggi drammatico, dello sciopero dei marittimi. Credo che sia stato giusto l'aver approfondito in questa sede alcuni aspetti che meritano ogni considerazione, e l'aver richiamato l'attenzione della Camera su questo problema, soprattutto perché tale problema è una conseguenza della politica che il Governo ha seguito in questi anni.

Noi invitiamo il Governo a guardare questa situazione in un modo completamente diverso da quello seguito finora. È necessario compiere anzitutto un atto di giustizia e di riparazione verso i lavoratori del mare. Il Governo deve abbandonare le posizioni degli armatori: non può pretendere che i lavoratori del mare accettino, come ha proposto il ministro per conto degli armatori, un aumento di retribuzione irrisorio e addirittura il blocco per dieci anni di ogni possibilità di revisione dei salari, ancorando tale revisione alle conquiste sindacali degli altri lavoratori.

Quale sindacato rinuncerebbe alla sua funzione? Quale sindacato vorrebbe fare il parassita, aspettando le lotte degli altri lavoratori, per dieci anni, per potere poi avanzare le proprie rivendicazioni?

Quando il ministro afferma di aver fatto tutto il possibile, dice cosa che non risponde al vero. Le sue posizioni finora non si sono differenziate molto da quelle degli armatori.

Noi chiediamo che il Governo dimostri veramente la sua sensibilità, compiendo verso i lavoratori del mare un atto che riapra per il nostro paese una prospettiva di sereno lavoro. Noi chiediamo al Governo soprattutto un cambiamento di azione politica per quanto riguarda la flotta e i nostri porti. Solo inquadrando il problema nella sua realtà, accogliendo le esigenze dei lavoratori, facendo in modo che la nostra marina riprenda veramente il suo giusto posto nei mari del mondo, ella, onorevole ministro, potrà dire di avere corrisposto alle giuste attese. Ma noi non crediamo che ciò possa fare il Governo. Toccherà quindi

a noi di farlo, in una lotta che, ancora una volta, vedrà il nostro partito e il nostro gruppo parlamentare alla testa di un'azione energica per il bene del nostro paese. (*Vivi applausi a sinistra - Molte congratulazioni*).

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

DOMINEDO'. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione di un bilancio come quello della marina mercantile apre complessi problemi, che toccano la produzione e il lavoro: i due poli fra cui si muove la vita produttiva al servizio della nazione.

Quando dico produzione, il mio pensiero, anzitutto, va all'attività cantieristica che certamente onora l'Italia, sol che si consideri l'estimazione raggiunta dalle nostre costruzioni navali e si tenga conto delle commesse che da ogni parte del mondo arrivano ai cantieri italiani attraverso una gloriosa tradizione che oggi rivive.

Importanti problemi si aprono sotto questo capitolo, poiché oggi la capacità produttiva dei cantieri nazionali è superiore di almeno un terzo alla capacità di assorbimento da parte del mercato interno, e cioè dell'armamento nazionale, sovvenzionato e libero. Questo grave problema, che ha affaticato i precedenti ministri della marina mercantile e che sboccò in varie leggi di intervento dello Stato, probabilmente esige od esigerà — i tempi prossimi lo diranno — un aggiornamento delle leggi di intervento dello Stato, allo scopo di assicurarne la piena efficacia: e ciò proprio per saldare la deficienza di assorbimento, la quale si traduce non solo in danno della produzione, ma in pericolo per le stesse masse lavoratrici addette ai cantieri. Come vede, onorevole ministro, in tema di produzione mi limito a formulare uno dei problemi, tacendo di un altro punto fondamentale come quello del credito navale.

Questo è un polo. L'altro è evidentemente quello del lavoro, per cui il nostro pensiero va alla marineria d'Italia, a quei marittimi, il cui prestigio all'estero è stato sempre altissimo e di cui abbiamo conosciuto la dedizione ed il senso di responsabilità nell'adempimento del dovere. Ora, tutti i problemi che meritino una giusta valutazione, vuoi per quanto riguarda il trattamento, vuoi per quanto riguarda la previdenza, nei confronti di coloro che attraverso i rischi del mare dedicano la loro vita alla marina lontani dalla famiglia e dalla patria, dovranno essere degnamente presi in considerazione da parte del Parlamento e del Governo responsabile.

In questo quadro vedo tuttavia un fatto, che personalmente mi perturba e che con me credo perturbi larghi strati della nazione.

BOGONI. Specie gli armatori.

DOMINEDO'. Onorevole collega, la ringrazio della sua interruzione, anche perché, parlando con estrema serenità e pacatezza, mi dà occasione di dichiarare che io interveggo in nome della mia coscienza e del mio dovere: punto e basta! Voi sapete che, grazie a Dio, ho un dono ed una dote: l'assoluta indipendenza da chicchessia, ciò che genera la povertà di cui mi onoro, per cui senza lavoro non vivo.

Onorevole ministro, concepì la mia interrogazione sullo sciopero dei marittimi a tarda sera senza sentire alcuno: ero nella mia stanza da studio, quando la fatica quotidiana cede al raccoglimento e consente di vedere le cose, se non con maggior chiarezza, forse con maggior senso di responsabilità. Sentii allora — dal punto di vista che ora sottopongo alla Camera assumendo tutte le conseguenze del mio angolo visuale — che qualche cosa feriva l'ordinamento democratico dello Stato. Ciò che, onorevoli colleghi, mi permetterò di dimostrare succintamente, adempiendo così il dovere di cui mi sono gravato in conseguenza di quel gesto.

Vorrei esaminare il problema di fronte alla Costituzione e di fronte alla legge. Lo vorrei quindi esaminare sul piano dell'ordinamento giuridico dello Stato democratico, il quale, come voi mi insegnate, consta del momento costituzionale e del momento legale.

E cominciamo dall'ordinamento costituzionale. Abbiamo lavorato insieme, onorevoli colleghi, all'Assemblea Costituente. Insieme tentammo allora di porre le basi del nuovo ordine. Ed anche se questo dovrà essere perfezionato, anche se si dovranno compiere passi in avanti come è nella natura delle cose, rimane pur sempre titolo d'onore avere legato il nostro nome alla fondazione dello Stato.

Ora, come si addivenne all'articolo 40 della Costituzione, il quale stabilisce che il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano? Forse un rapido *excursus* servirà a intendere questa formula, la quale altrimenti potrebbe dar luogo ad equivoci. È lo stesso inciso della costituzione francese; senonché, mentre quivi la si contiene nel preambolo, la Costituzione italiana la contempla nel testo; ossia non come premessa, bensì come norma. Il preambolo potrebbe contenere indicazioni, regole programmatiche, diremmo meglio orientamenti; la norma invece è pre-cetto di condotta, in vista di ciò che essa detta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

nel suo contenuto e nella sua volontà. L'impegno che abbiamo tutti noi è quello di comprendere, secondo la genesi della norma, quale sia la *mens* della Costituzione.

Per parte mia, tenterò di condurre questa indagine con assoluta obiettività, al di fuori di ogni interesse o valutazione di parte. Questo per lo meno è lo spirito che mi anima.

Ella, onorevole Presidente, che insieme con alcuni di noi fece parte del Comitato dei 75, ricorderà che vi furono due sottocommissioni, le quali trattarono il problema dello sciopero: la terza, in via di enunciazione normativa, e la prima, in via di formulazione di principio. Esse arrivarono alle seguenti conclusioni: la terza sottocommissione per la Costituzione, di cui chi vi parla ebbe l'onore di fare parte, concluse, su proposta dell'onorevole Fanfani e di altri, col ritenere che la materia dello sciopero non fosse di pertinenza costituzionale, bensì legislativa: criterio, questo, che risulta adottato in quasi tutti i paesi del mondo, se si escluda la costituzione estone, e che porta a dovere disciplinare l'esercizio dello sciopero per legge.

In realtà, come è chiaramente riconoscibile, lo sciopero non è che una legittima difesa dinanzi al prepotere economico della controparte. Noi ben sappiamo che vi può essere un prepotere economico di chi ha rispetto a chi non ha. E siccome, se democratici, noi dobbiamo innanzitutto guardare a chi non ha, è evidente il dovere politico e giuridico che ne discende verso i lavoratori. Questa è l'impostazione: quindi, arma di difesa tanto più che l'ordinamento fascista, attraverso il divieto dello sciopero e delle serrate, aveva trasformato tale arma da lecita in illecita.

Consequentemente, bisognava disciplinare il diritto. Non esistono diritti astratti, se non nella coscienza umana; ma sul piano associato, sul piano della vita di relazione, i diritti evidentemente devono essere regolati. Può esistere un'astrazione giuridica, un diritto naturale o un diritto inviolabile dell'uomo, e qui parlo dei diritti di libertà: ma anche questi vanno disciplinati. E così si passa dal momento metagiuridico sul piano del momento giuridico.

Infatti, la sottocommissione per la Costituzione concepì appunto un embrione di disciplina costituzionale, prima ancora che legislativa. Poiché, distaccandosi dalla III, la I sottocommissione propose che la Costituzione, in formula sintetica, dovesse dire: « È assicurato a tutti i lavoratori il diritto di sciopero. La legge ne regola le modalità di

esercizio unicamente per quanto attiene: a) alla procedura di proclamazione; b) allo esperimento preventivo di tentativi di conciliazione; c) al mantenimento dei servizi assolutamente essenziali alla vita collettiva ».

RAVAGNAN. Perché tanta dottrina messa a così cattivo servizio ?

DOMINEDO'. Ella è molto gentile per la prima parte della sua interruzione. Quanto alla seconda parte, vedrà che non si tratta proprio di cattivo servizio. E magari ne avessi tanta, di dottrina !

Tentiamo allora di fare qualche passo avanti. Del resto, è estremamente semplice ciò che ho ricordato: sono i lavori preparatori che illuminano la Costituzione. Che cosa succedette in aula ? Alcuni di voi erano presenti a quella discussione, forse lo stesso onorevole Ravagnan che mi ha interrotto, l'onorevole Schiavetti ed altri. Entrambe le proposte delle due sottocommissioni caddero, e si arrivò ad una nuova formula la quale, in luogo di disciplinare particolarmente le tre esigenze che ho detto — il modo di proclamazione, il tentativo eventuale di conciliazione, la disciplina dei servizi pubblici essenziali — sinteticamente riconobbe il diritto di sciopero.

ROMAGNOLI. È appunto quello che usano i marittimi adesso ! Il fatto è che la disciplina la impongono gli armatori; ed invece della sua dottrina, ci vuole solo capacità di trattare; e ci vorrebbe questa capacità anche da parte del Ministero. Basterebbe ciò per sostituire tutta questa dottrina.

BOGONI. Ma questo è diventato un seminario giuridico !

DOMINEDO'. Onorevoli colleghi, vi pregherei di raccoglierci meditatamente, poiché è qui che dobbiamo intendere la formula della Costituzione.

La norma dell'articolo 40 fu generata attraverso uno di quei dibattiti che possono dirsi tipici di un'assemblea e che alla Costituente furono particolarmente intensi e spesso difficili. Essa venne caratterizzata, a mio avviso, da tre circostanze: 1°) la norma fu anzitutto inserita limitatamente sotto il solo titolo dei « Rapporti economici »; 2°) la dizione indiscriminata e larghissima che ho letto: « è assicurato a tutti i lavoratori il diritto di sciopero » fu soppressa, e si parlò solamente di diritto di sciopero; 3°) lo stesso diritto fu contemplato nella formula di cui dobbiamo diagnosticare l'effettivo contenuto, cioè « nell'ambito delle leggi che lo regolano »: dico nell'ambito delle leggi che lo regolano, onorevoli colleghi, e non solo nell'ambito delle leggi che lo regoleranno. (*Interruzione del*

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

deputato Romagnoli). Onorevoli colleghi, se ci interrompiamo a vicenda, non ci intenderemo mai.

DI PAOLANTONIO. Con la legge fascista si va addirittura in corte di assise!

DOMINEDO'. Onorevole collega, mi perdoni; ella tutto può fare, mi può anche criticare obiettivamente, fuorché discutere la mia sincerità.

ROMAGNOLI. La sua sincerità verso i marittimi.

DOMINEDO'. Verso tutti. Se mi consente, poi ella replicherà ed io sarò pronto a meditare. Ma a patto che ora ella ascolti.

Riprendiamo dunque il nostro ragionamento. Dicevo: « nell'ambito delle leggi che lo regolano ». Attraverso questo inciso fu posto in evidenza, in tutta luce, in luce meridiana, che non esiste diritto senza limite, così come non esiste potere senza responsabilità; ossia che ogni diritto, all'atto del suo esercizio, va disciplinato. Mi pare che questa formula ci possa trovare tutti consenzienti: essa investe ogni diritto, anche il più ampio, il più sacro, anche un diritto positivo di libertà, un diritto costituzionale di libertà.

Risulta allora dallo stesso testo approvato, e ciò fu sottolineato da parte di più costituenti, come i relatori Moro e Merlin, che si debba ben tener conto della necessità che l'esercizio del diritto sia regolato, poiché non esistono nella vita diritti astratti, bensì diritti concreti. E l'onorevole Tosato, relatore della Commissione dei 75 in questa materia, efficacemente disse che: « se vi sono diritti della classe lavoratrice — il che, io aggiungo, è indiscutibile e sacro — vi sono anche diritti della collettività e, come vi è diritto di autodifesa della parte, vi sarà anche diritto di autodifesa del tutto ».

Il costituente Molè toccò in tale occasione il tema del pubblico impiego, oppure — più latamente — della materia dei pubblici servizi; ciò che incide sul problema dei servizi di carattere essenziale, cui arriveremo come al tema ultimo del nostro dibattito. E disse l'onorevole Molè che gli stessi lavori preparatori dell'articolo 40 comprovano l'intento di distinguere il rapporto di pubblico servizio dal rapporto di lavoro privato: « nel cui concetto classistico non possono essere compresi i funzionari che attuano la volontà sovrana dello Stato. Non è perciò possibile disconoscere il diritto di sciopero ai lavoratori come mezzo di difesa nella lotta fra capitale e lavoro, ma non può rientrare nel concetto della lotta di classe, cioè della lotta tra capitale e lavoro, il rapporto che intercede fra lo

Stato, che rappresenta la collettività dei cittadini, e quelle categorie dei funzionari che rappresentano e attuano la volontà sovrana dello Stato, epperò s'identificano con lo Stato e la legge dello Stato, di cui sono organo esecutivo ».

ROMAGNOLI. Gli armatori non si identificano con lo Stato.

DOMINEDO'. Esattamente. Parlo dei pubblici servizi e dei pubblici dipendenti.

« Anche quei funzionari — continua l'onorevole Molè — vivono di lavoro, ma non sono di fronte al piano del contrasto economico. Epperò il diritto di sciopero, che questo contrasto economico presuppone, non può essere loro concesso ».

Così qui entra in giuoco la distinzione, a mio avviso fondamentale, fra due problemi ben diversi: da un lato, l'autodifesa legittima di fronte al prepotere economico del datore di lavoro, ossia un atteggiamento di risposta del lavoratore all'imprenditore; dall'altro, l'atteggiamento di chi già resiste non già al datore di lavoro, all'imprenditore, bensì alla comunità stessa.

ROMAGNOLI. E gli armatori?

DOMINEDO'. Arriviamo agli armatori! Mi riconoscerete questo minimo di criterio da sottolineare che, in Italia l'armatore non è ancora né pubblico ufficiale, né pubblico impiegato.

Ora, questo appunto significa cogliere lo spirito della norma costituzionale; esso ci attesta che certi limiti già vivono nel diritto positivo.

Una voce a sinistra. Ma sta discutendo su una legge che non c'è o su leggi che esistono? Attualmente non esistono leggi in materia.

DOMINEDO'. Ho già detto e ripeto che sto discutendo delle leggi che ci sono. Vedremo quali sono, poiché io non ho la vaghezza di creare ciò che non esiste.

Una voce a sinistra. Le leggi che ci sono negano lo sciopero?

DOMINEDO'. Ascoltate e poi giudicherete. È evidente che parlo delle leggi che esistono, altrimenti il mio discorso cadrebbe nel vuoto. E parlo proprio delle leggi democratiche, cui verrò subito: il mio discorso ha questo particolare significato. Sono contento di vedere entrare l'onorevole Laconi, che è particolarmente versato in materia di diritto: per lo meno egli mi riconoscerà l'obiettività.

BERLINGUER. Non la riconosciamo.

DOMINEDO'. Mi dispiace che lo dica proprio lei, che pur mi conosce.

BERLINGUER. Oggi assistiamo ad una inversione della sua sapienza giuridica, ad

una nuova posizione politica, più reazionaria di prima. Questo è il fatto.

DOMINEDO'. Onorevole Berlinguer, la mia è la vera, questa è la vera difesa dell'ordinamento. Se vi sono norme nell'ordinamento democratico, esse vanno rispettate. Ella mi può obiettare che non esistano, ma non può dire ciò che ora ha detto. Questo è il suo errore.

Quindi, mi si contraddica dopo, se si può: ma ora si constati come io faccio capo a leggi esistenti nell'ordinamento democratico. Sul piano morale voi dovete credere — questo solo esigo — allo spirito della mia impostazione, anche se vogliate discutere su tutto il resto.

Dunque, già sul piano della Costituzione, non vi è diritto senza limite. Un limite fu predisposto dalla sottocommissione per la Costituzione e fu poi approvato dall'Assemblea, sia pure genericamente, attraverso il richiamo alle leggi che debbono regolare l'esercizio del diritto. Vedremo se e quali essi sono.

Intanto, nel suo spirito e nella sua lettera, già la Costituzione, fa ritenere che noi dobbiamo distinguere. Onorevoli colleghi, non si può confondere ontologicamente chi resiste al datore di lavoro e chi si ribella alla comunità. Ciò riguarda evidentemente il rapporto di pubblico impiego e i servizi di pubblico interesse; ma, in un certo senso, concerne anche il rapporto di arruolamento.

Tutto ciò ci dice, onorevoli colleghi, che nell'ambito della Costituzione un varco è aperto. Ed infatti, io vi prego di considerare un punto. Se il rapporto è istituito nei confronti di un datore di lavoro, esso sarà regolato dalle fonti contrattuali o collettive, cui si potranno opporre tutte le forme legittime di resistenza, ai fini di una sospensione della esecuzione. Ma se il rapporto è costituito nei confronti della comunità invece che di un datore di lavoro, esso non viene disciplinato per contratto individuale o collettivo, bensì per legge; la fonte regolatrice non è la norma contrattuale di categoria, poiché il comando nasce dal Parlamento stesso.

Ed allora voi ammettereste la resistenza alla legge come se si trattasse di un contratto? Ossia alla volontà stessa del Parlamento come se fosse in giuoco la volontà di un qualsiasi settore di lavoro? (*Approvazioni al centro e a destra*).

Anche sotto questo aspetto è quindi dimostrato, con tutta evidenza, che già nella Costituzione non può non operare il principio del limite dell'esercizio del diritto. Noi però andremo oltre. E arriveremo così al tema ultimo, cioè a quello del rapporto di arruolamento,

il quale ha caratteristiche tali da esigere, con tutta obiettività, una distinzione rispetto al normale contratto di lavoro.

Poc'anzi mi si chiedeva se io baso il mio ragionamento su leggi positive. Evidentemente sì: io parlo di leggi positive, democratiche, di antica data.

Orbene, se *in apicibus* è lavoratore così il giudice del tribunale come il bracciante agricolo, tuttavia il lavoro del primo è qualificato dal fatto di rispondere ad un'esigenza di pubblico interesse, si da assolvere un pubblico servizio di carattere essenziale. Ora, per tutti i pubblici servizi, già la legislazione anteriore al fascismo introduceva una discriminazione per quanto riguarda il diritto di sciopero. Mi limito a ricordare il codice penale Zanardelli che, all'articolo 186, sanciva ciò che poi abbiamo riconosciuto anche noi costituenti, cioè quella libertà di coalizione e di sciopero che invece il fascismo ha negato. Aggiungeva però il codice che il limite a tale diritto era costituito dal « diritto degli altri »: ossia dal diritto della collettività. Occorre pertanto fare uso del proprio diritto « senza ledere quello altrui », tanto più che questo investe l'interesse stesso della generalità.

Come si vede, sono in definitiva gli stessi concetti del relatore alla Costituente, onorevole Tosato.

In conseguenza di ciò, il testo unico delle leggi sullo statuto degli impiegati civili del 22 novembre 1908, n. 693, contemplava determinate sanzioni nei confronti degli impiegati dello Stato che volontariamente abbandonassero l'ufficio. E ciò sempre compatibilmente con l'esistenza del diritto di sciopero garantito dallo stesso codice Zanardelli allora vigente. Ecco perché la suprema giurisprudenza, dalla Corte di cassazione alla Corte dei conti, ha sancito che il riconoscimento costituzionale dello sciopero non esclude, in dati casi, le sanzioni in quanto violi precetti imperativi della legge.

Mutatis mutandis, analoghi principi sono applicabili al rapporto di arruolamento, si intende nell'ambito dei suoi aspetti pubblicistici, una volta che ai marittimi, per quanto essi non rivestano la qualifica di pubblici dipendenti, sono tuttavia affidati interessi essenziali di ordine pubblico. E ciò tanto più dicasi nel caso dell'armamento sovvenzionato dallo Stato. Basti pensare che la marina serve alla vita stessa della nazione, consente lo sbocco all'estero dei prodotti, assicura il rifornimento delle materie prime all'industria, garantisce il contatto con i territori d'oltremare o alimenta il flusso migratorio, realizza le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

comunicazioni tra la patria e gli italiani all'estero, nonché tra il territorio nazionale e le isole, garantisce il saldo nella bilancia dei pagamenti, e via dicendo.

Una voce a sinistra. Assicura i guadagni agli armatori!

DOMINEDO'. Le pare, onorevole collega, che io possa adesso parlare di ciò, quando nemmeno so quali siano i guadagni in tempo di crisi dei noli? Anzi, so che l'armamento sovvenzionato ha ventisei miliardi all'anno di perdite, che sono saldate dallo Stato.

Dato questo complesso di finalità, che toccano inscindibilmente l'interesse economico, politico e morale della nazione, il rapporto di arruolamento è sottoposto a una legislazione particolare, di carattere pubblico e imperativo, che è nostro dovere esaminare, perché è parte viva dell'ordinamento dello Stato democratico: legislazione la quale, sia pure parzialmente, se volete indirettamente, disciplina appunto lo sciopero nella materia marittima. Si tratta di diritto positivo, che è consacrato in leggi, nel codice della navigazione del 1942, dovuto a un maestro come Antonio Scialoja, che trasfonde in sé norme risalenti al glorioso codice della marina mercantile d'Italia del 1877, il quale porta la firma di Pasquale Stanislao Mancini e si ricollega a tappe luminose della nostra storia giuridica, come quella degli statuti intermedi delle repubbliche marinare.

BOGONI. Il codice dovrà essere modificato!

DOMINEDO'. Esatto: dovrà essere modificato, ma non come ella pensa. Intanto, nella sostanza, un nucleo c'è stato, c'è e ci sarà. Ed è il seguente: il rapporto di arruolamento si costituisce a terra, ma quando si svolge a bordo, esso è tale che il momento pubblicistico sovrasta a quello privatistico. Siamo venuti così circoscrivendo il campo, per arrivare al momento ultimo e cruciale del tema: gli equipaggi a bordo. Pensate che dell'equipaggio lo stesso comandante della nave è membro e capo, quale primo responsabile della sicurezza della navigazione.

Quando si sale sulla nave subentra per l'equipaggio, a tutela dei beni e delle persone, la responsabilità di bordo. Questa ferrea legge introduce nell'interesse di tutti il potere disciplinare e il potere gerarchico: di qui l'organizzazione pubblicistica del lavoro di bordo, accompagnata da sanzioni imperative e inderogabili. La Corte di cassazione, in base all'ordinamento positivo vigente, con sentenza del 28 ottobre 1958, ha sancito che a bordo sussiste un rapporto gerarchico e disciplinare che fa

dell'equipaggio come un milizia civile: a differenza di quanto normalmente si verifica per l'abilitazione professionale negli altri settori di attività, l'esercizio della professione nautica è vincolato alla osservanza di precise garanzie non solo tecniche, ma anche morali, sia preventive sia successive all'iscrizione del personale nelle matricole, e che attraverso un continuo controllo assicurino della persistenza in ogni momento delle predette garanzie, facendo della professione marittima una specie di milizia civile. Gli interessi ingenti, che sono affidati alla navigazione, evidentemente non potrebbero essere abbandonati alla possibilità di un rifiuto di obbedienza, di un abbandono di servizio o di un ammutinamento. Non voglio infliggere alla Camera la citazione dei testi che ho portato, dal Lewis per i diritti di tipo germanico al Wahl per i diritti di tipo latino: ma tutti i paesi democratici, pur riconoscendo il diritto di sciopero, considerano assurda la sua attuabilità a bordo.

Naturalmente il problema non sorge per l'Unione Sovietica e i paesi satelliti che tale diritto di sciopero non riconoscono. (*Approvazioni al centro*).

Una voce a sinistra. Li hanno liquidato gli armatori!

DOMINEDO'. V'è lo Stato armatore, ma non per questo le condizioni dei lavoratori sono migliorate. Se i colleghi della sinistra avranno la vaghezza di rileggere il testo unico delle leggi sul lavoro del 1933, con le modifiche successive, dell'Unione delle repubbliche socialiste sovietiche — testo che immagino conosceranno meglio di me — constateranno che il lavoratore il quale si allontani dal servizio anche per poche ore è punito con sanzioni che possono arrivare in caso di recidiva fino alla pena detentiva e persino alla pena capitale. (*Proteste a sinistra*).

Ma, a parte i paesi che negano il diritto di sciopero e che nulla hanno da insegnarci, gli orientamenti dei popoli liberi stabiliscono nell'ambito del rapporto di arruolamento, sanzioni a tutela delle persone e dei beni affidati alla navigazione: è dovere della democrazia tutelare i superiori interessi legati all'esercizio dell'attività nautica.

Queste sanzioni, dunque, esistono nello spirito della libertà ed a tutela della stessa libertà: esse sono sanzioni di diritto positivo, al pari di quelle che colpiscono altre forme di abbandono di posto. Ad esempio, si potrebbe concepire che un avvocato il quale riceva il sacro mandato della difesa e indossi la toga abbandoni il suo scanno, scioperando? Scioperando contro chi, nei confronti di chi?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

Voi capite che noi cadremmo nell'assurdo. (*Proteste del deputato Bartesaghi*).

Una voce a sinistra. Il marittimo sciopera nei confronti di un datore di lavoro.

BRODOLINI. L'avvocato manda la parcella. Non così il marittimo.

DOMINEDO'. Non posso consentire che al ragionamento si sostituisca questo genere di interruzioni. Signor Presidente, voglia tutelare la mia libertà alla parola.

PRESIDENTE. Non drammatizzi la situazione, onorevole Dominèdò. Un oratore come lei deve essere lieto di provocare qualche interruzione. (*Commenti*).

DOMINEDO'. L'interruzione deve essere fatta con la misura e la cortesia che io stesso uso!

Se non mi si fosse interrotto, avrei detto appunto che ben diversa è la posizione dei marittimi rispetto a quella dell'avvocato, perché il primo, contrariamente al secondo, ha di fronte a sé un datore di lavoro e non un mandante.

Vi sono tuttavia, nell'un caso e nell'altro, norme di diritto positivo, le quali rendono conciliabile la sussistenza del diritto di sciopero con determinate sanzioni in casi determinati. Queste norme non sono state inventate da chi parla: e del resto in proposito vi è una chiara pronunzia della Corte suprema di cassazione, la quale l'11 novembre 1955 ha statuito: « Al riconoscimento del diritto di sciopero, confermato nell'articolo 40 della Costituzione, non possono attribuirsi effetti illimitati: donde la necessità di ricercare, secondo i principi del vigente ordinamento giuridico, quale sia l'estensione di quel diritto, estensione che non può giungere al punto di ledere altri beni giuridicamente protetti e di legittimare l'inosservanza di obblighi inderogabili imposti, per ragione di ordine, sicurezza o sanità pubblica, da leggi generali o anche da provvedimenti di carattere urgente o provvisorio ».

La mia non è quindi un'affermazione eterodossa, che possa apparire una contraddizione in termini. Al contrario, sta qui la chiave del problema: nel nostro ordinamento vi sono norme di legge, le quali rendono conciliabili l'esistenza del diritto di sciopero, garantito costituzionalmente, con la presenza di determinate sanzioni in determinate ipotesi.

Un'altra ancora concerne l'abbandono di posto da parte del dipendente pubblico; un'altra, ai termini del codice di procedura penale, l'abbandono della difesa da parte dell'avvocato. Un'altra ancora, ai termini del

codice della marina mercantile, le cui norme sono riprodotte nel codice della navigazione vigente, e precisamente quella relativa alla disciplina dell'equipaggio a bordo. Così stabilì infatti il tribunale di Genova in data 30 giugno 1956: « È chiarissimo come la disciplina di bordo non ammetta deroghe durante la navigazione, sicché pur non cessando il contratto di arruolamento di avere carattere privatistico che gli è proprio, i marittimi non possono, per delle pretese ragioni, turbare il corso della navigazione o l'armonica distribuzione degli ordini, fermo restando il loro diritto di esercitare, una volta cessata la navigazione, le azioni che riterranno del caso ».

Voi stessi, onorevoli colleghi, nell'intimo della vostra coscienza sentirete che una legittima difesa degli interessi dei marittimi è perfettamente compatibile con l'assunto che chi è a bordo è sottoposto a norme vigenti dell'ordinamento democratico della Repubblica, le quali stabiliscono che l'abbandono del posto o la disobbedienza alla capitaneria di porto è reato: basterà cioè avanzare rivendicazioni di ordine economico in luogo di provocare agitazioni a scopo politico. (*Proteste del deputato Bogoni*). Mi pare che questo sia l'angolo visuale sotto il quale dobbiamo osservare il problema. Credete, altrimenti, che sarebbe sorta la questione in noi, quasi Minerva dal cervello di Giove? Pensate voi che avremmo posto il problema, se non ci fosse la viva realtà delle norme vigenti, che dobbiamo rispettare perché facenti parte dell'ordinamento dello Stato? Sta qui il nostro movente e il nostro fine: la tutela del lavoro nel rispetto della legge.

Onorevole ministro, dopo la mia interrogazione urgente ho tentato di soddisfare il mio dovere verso la Camera e verso il paese, esplicando con obiettività le ragioni strettamente giuridiche che sorreggono la mia tesi. Tesi che è altresì nella coscienza dei migliori di noi: quando si serve gli interessi della comunità, vi sono norme che debbono essere rispettate: tali le leggi di bordo, in Italia e ovunque.

Onorevole ministro della marina mercantile, desidero esserle vicino ed esprimere un atto di solidarietà verso il Governo. Il Governo faccia tutto ciò che deve, a suo tempo, verso i marittimi. Ciò apertamente dico, pur avendo premesso, all'inizio del mio dire, che non è possibile abdicare, nel mentre è in atto una ribellione contro le leggi dello Stato democratico. (*Vive proteste a sinistra - Interruzione del deputato Bogoni*). Voi mi permetterete di pensare di aver compiuto il mio dovere nell'aver sottoposto alla Camera valu-

tazioni che sono giuridiche e insieme politiche, che si inquadrano nello spirito della democrazia e che muovono al concetto di una giusta difesa degli interessi della marineria italiana. (*Approvazioni al centro*). Voi mi permetterete di pensare di non aver detto cose del tutto vane, quando ho citato Costituzione, leggi, sentenze. (*Interruzioni a sinistra*).

Spero di aver adempiuto, almeno in parte, il compito che nasceva dall'aver assunto una aperta posizione di fronte al Governo e alla opinione pubblica. Auspico che un popolo di navigatori navighi. Siccome nessuno vorrà disconoscermi una certa dose di responsabilità e di coraggio, ho creduto mio preciso dovere venire in quest'aula per manifestare il mio convincimento: ciò ho fatto non sentendo altro che la voce della mia coscienza, poiché sono convinto che, rispettando le leggi dello Stato, io rispetto la democrazia, mirando al progresso e al prestigio della patria. (*Vivi applausi al centro - Congratulazioni*).

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

GEFTER WONDRIK. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intendevo limitare il mio intervento a due problemi di carattere particolare che investono la marina adriatica e che interessano soprattutto la mia città, Trieste. Lo sciopero recente della marineria non mi consente, però, di superare o, meglio, di entrare immediatamente nell'argomento che mi ero proposto, perché sento il dovere, responsabilmente anch'io, come gli oratori che mi hanno preceduto, di dire qualche cosa su questo fatto che gravemente colpisce da due settimane, si può dire, tutta la vita della nazione.

Anche noi abbiamo oltremare molti equipaggi, abbiamo gente nostra a New York, a Città del Capo, in Australia; abbiamo personale di molte navi che fanno capo a Trieste e che in questo momento o a Trieste stessa o all'estero, ripeto, è scioperante. Penso che anche in questa vicenda che è grave, tutte le ragioni e tutti i torti non possono stare da una parte sola. Evidentemente, se vi è stata questa sollevazione del personale vi devono essere delle ragioni.

Non conosco profondamente, come sarebbe necessario, la questione, e quindi, mi perito dell'entrare in una discussione che forse mi porterebbe oltre il campo limitato che mi sono prefisso. Tuttavia, proprio per la conoscenza diretta che ho dei problemi marinari della mia città, penso, ripetendo la frase che ho già detto, che non tutte le ragioni e non tutti i torti sono da una parte sola, e cioè che

non abbiano pienamente ragione gli equipaggi e che non abbiano pienamente ragione gli armatori. E, al pari del collega Dominedò che mi ha preceduto, di cui ho ammirato la dottrina e la preparazione, io sono perfettamente libero; e, al pari di lui, lavoro per vivere e, quindi, non mi hanno spinto, non mi spingono né conoscenza o rapporti con gli armatori, né particolari rapporti con il personale. Credo e voglio essere obiettivo proprio perché in un problema come questo, mi pare che l'obiettività sia la principale esigenza per poter raggiungere o superare un punto così difficile della nostra vita nazionale.

Abbiamo letto statistiche, abbiamo letto opuscoli di propaganda, abbiamo visto indicazioni di ogni genere. Penso che vi siano delle esagerazioni negli uni e negli altri perché, se è vero che vi sono dei camerieri (secondo un cartellino che mi è pervenuto) che hanno un salario discreto cui vanno aggiunte le mance che sono notevoli e costanti, vi è anche altro personale di coperta, personale di macchina, onorevole ministro, che non sta bene e merita di essere aiutato, di avere un aumento del salario e soprattutto merita (ed è questo ciò che ho maggiormente rilevato nei miei colloqui in questi giorni col personale) un trattamento di bordo più umano. Perché la verità è che per quattro giorni alla settimana i marinai a bordo di alcune navi non fanno che mangiare fagioli e fagioli. Ora, questo non dipende dagli armatori (e questo punto non è stato toccato da nessuno), ma dipende dal comando, dall'organizzazione di bordo, dipende anche dalla coscienza di chi comanda la nave. Chi naviga fuori delle acque della patria dovrebbe essere considerato come un collega, come un uomo che adempie un compito più o meno importante, ma che è legato alla stessa sorte, che è sulla stessa nave a poppa della quale garrisce la bandiera italiana.

Queste ragioni di carattere umano sono state dimenticate e trascurate. Se si facesse un'inchiesta un po' approfondita, si constatarebbe che molte volte il risentimento dell'equipaggio non deriva dal fatto di avere 8 o 10 mila lire di meno del richiesto, ma dal trattamento che non è quello che dovrebbe essere fatto da parte del comandante, dei commissari, degli ufficiali nei confronti di chi fatica, lavora e molte volte sta 12-14 mesi lontano da casa. Questo è un punto sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo.

Per la soluzione della controversia vi sono delle offerte e delle controfferte.

La verità è che vi sono navi ferme, migliaia di passeggeri sono perduti, vi è un danno irriversibile. Quello che si è perduto fino a oggi e quello che si continuerà a perdere se lo sciopero non finirà, non si può più recuperare, non si incasseranno più gli importi dei viaggi dei passeggeri che da New York o da qualunque altra parte del mondo dovevano venire in Europa. Si è parlato di una perdita di 2 miliardi e mezzo-3 miliardi. L'altro giorno un funzionario del Lloyd Triestino mi diceva che il danno ha raggiunto le decine di miliardi. Non so se ciò sia vero, non ho il modo di controllare; certo la cosa impressiona e quindi tanto maggiore e necessario è l'intervento del Governo italiano, dei sindacati, degli armatori italiani — ecco che qui, una parola di un uomo libero che non serve nessuno forse può essere più utile e meno demagogica di quella di tanti altri, che sostengono interessi particolari e solo quelli vedono — perché si ponga fine allo sciopero che, oltre ai danni materiali, porta danno al prestigio del paese, anch'esso irriversibile.

Abbiamo sofferto sufficientemente due anni fa quando è andata a picco l'*Andrea Doria*. Oggi siamo screditati all'estero. Abbiamo notizie, abbiamo corrispondenze, abbiamo giornali, abbiamo nostra gente che lo afferma: oggi siamo screditati. È necessario, con buona volontà da una parte e dall'altra, con intervento soprattutto autorevole e direi anche, mi sia concesso questo termine, energico del Governo, superare questo punto. Altrimenti si dovrebbe credere vero quanto si sussurra, che cioè questo sciopero non ha solamente un substrato economico, ma anche politico. Se questo fosse vero, le eccezioni che si fanno dovrebbero cadere ed altra dovrebbe essere l'azione del Governo. Quindi penso che il superamento di questo punto difficile e grave della vita nazionale si debba trovare al più presto per non assistere allo spettacolo di navi estere che ci portano via passeggeri e merci.

Mi diceva uno spedizioniere di Trieste — faccio un po' la narrazione spicciola di quanto avviene — che non ha mai lavorato tanto in vita sua con le navi jugoslave come ora. Per forza: le nostre non pariono, non caricano e gli jugoslavi si sono buttati a prendere il nostro posto. Non si dimentichi che il porto di Trieste serve essenzialmente merci estere. Se le navi jugoslave ci portano via i clienti, è assai difficile poi recuperarli. La cosa è grave e dovrebbe far meditare coloro che forse per false ragioni di prestigio ritengono di non dover fare il primo passo. Si faccia il primo passo e si comprenda che l'apologo di Me-

nenio Agrippa dopo duemila anni conserva la sua piena validità.

Infatti, il problema non può essere visto sotto un solo profilo: è un prisma che ha tante facce. Qui si vuol dimenticare qual è la situazione dei noli, la situazione concorrenziale, e si chiede un sacrificio ancora, che in fondo è un sacrificio nostro. Un aumento ai marittimi delle società sovvenzionate, che sono in prevalenza quelli in sciopero, significherebbe un aumento di spesa per il contribuente italiano, cioè, come sempre, il buon popolo finirebbe col pagare. Si arriverebbe cioè proprio a muovere nuovamente quella spirale che da tutti si auspica di non dover toccare. Infatti, se in conseguenza degli aumenti recentemente corrisposti a determinate categorie, aumentano le spese di trasporto di merci, il beneficio di cui ha goduto gran parte dei cittadini sarebbe compromesso. Occorre quindi essere molto cauti e fare in modo che non si dilati questa spirale, veramente molto pericolosa.

La verità è che la marina da carico nel Mediterraneo incassa noli che non coprono le spese; la verità è che nell'Atlantico le navi da carico viaggiano in perdita, perché o nei viaggi di andata o in quelli di ritorno sono in zavorra perché vuote. Da alcuni dati che ho raccolto questa mattina e che mi sono stati forniti dal maggiore agente marittimo di Trieste, risulta che soltanto le *Liberty* con vecchi contratti se la cavano.

Come è possibile, non dico remunerare il capitale, ma pareggiare le spese, se, ad esempio, una delle grandi aziende italiane che fabbricano prodotti azotati, offre 13 scellini alla tonnellata per il trasporto di merci alla Grecia dai porti dell'Adriatico? Logicamente, gli armatori non possono accettare queste condizioni, con la conseguenza che le navi restano ferme nei porti. Non sono in grado di fare i conti in tasca a nessuno, né tanto meno agli armatori, che non conosco, sono però persuaso che in molti casi le perdite per gli armatori sono ingenti, per cui essi preferiscono far rimanere ferme le navi nei porti, proprio perché costretti dalla congiuntura.

La pregevole relazione dell'onorevole Amadio contiene tutti gli elementi atti a dare un quadro veramente completo della situazione. Direi quasi che, dopo aver letto la relazione, poco o nulla vi sarebbe da aggiungere, perché in essa sono riportati dati obiettivi, cifre, elementi insomma che non permettono di fare sul problema delle argomentazioni sofistiche. Essa rispecchia fedelmente la realtà in cui vive oggi l'armamento italiano, la marineria

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

italiana, attraverso anche un'analisi delle cause dell'attuale depressione. Vi si parla anche della crisi mondiale del trasporto di carbone, che ha inciso profondamente in tutto il movimento delle merci.

Oggi si continua a costruire navi, tanto che il tonnello mondiale supera di gran lunga le necessità attuali. Come possiamo pretendere che tutte le navi rendano, che tutti gli equipaggi lavorino, che tutti guadagnino, che siano concessi notevoli aumenti (non parlo degli aumenti giusti ed equi, che ritengo necessari)? Non bisogna dimenticare che noi non viviamo in un compartimento stagno. Noi facciamo parte del mondo, e l'economia ci insegna che nel mondo vige l'eterna legge della domanda e dell'offerta, quella legge cioè che non potrà mai subire modifiche o costrizioni. E la legge della domanda e dell'offerta ci dice chiaramente che noi ci troviamo in questo momento in un vicolo cieco e che è del tutto ridicolo e irrazionale il voler pretendere che questo vicolo cieco si enuclei dal resto del mondo per ottenere dei benefici particolari. Ciò significherebbe voler negare l'evidenza dei fatti.

A questo proposito esistono varie possibilità, esistono vari rimedi. Vi è la questione delle demolizioni, quella della costruzione di navi più veloci, dell'eliminazione delle navi vecchie, dell'eliminazione di tutto ciò che costituisce zavorra. Vi è tutta una infinità di problemi esaurientemente discussi nella relazione, e che non è certo mio compito illustrare in questo momento, perché sarebbe un lavoro inutile e tedierei certamente l'onorevole ministro e coloro che hanno la bontà di ascoltarmi.

Ma, come ho detto all'inizio di questo mio intervento, intendevo particolarmente esporre (o riesporre, perché è cosa di cui ho già parlato l'anno scorso) al Governo la particolarissima situazione della mia città, del resto ricordata nel discorso dell'onorevole Adamoli, il quale vi ha fatto cenno senza però dire le effettive ragioni del marasma che la colpisce.

La concorrenza fiumana, onorevole ministro, è tremenda — l'onorevole Adamoli l'ha ricordata — perché quel porto lavora a costi che sono da un sesto ad un settimo inferiori ai nostri, e ciò è possibile perché quei lavoratori sono pagati con salari che equivalgono a 10-12 mila lire al mese, perché le ore di straordinario — e se ne fanno da 5 a 6 quotidianamente — non vengono pagate, perché non vi sono le previdenze sociali che abbiamo noi, perché nessuno penserebbe — come ha

ricordato l'onorevole Dominedò — a prendersi la libertà di scioperare come da noi. Quei lavoratori devono prestare la loro opera duramente dalla mattina alla sera, per un tozzo di pane. Avviene così che gli jugoslavi possono farci la concorrenza, mentre noi abbiamo una struttura tale di spese, di costi, di organismi per cui al di sotto di un determinato limite, a meno che il Governo non intervenga e si accolli le differenze, non possiamo andare.

Quindi, come mi sono permesso di ricordare in Commissione, più che una questione di politica del suo Ministero, onorevole Jervolino, non dico la soluzione ma il tentativo di avviare a soluzione il problema che ci affligge e che diventa ogni giorno più grave, è una questione di politica generale del Governo. Occorre cioè il concorso del Ministero della marina mercantile, del Ministero dei lavori pubblici, del Ministero del commercio con l'estero, del Ministero dei trasporti, del Ministero degli esteri e della Presidenza del Consiglio. È una questione di trasporti (su cui si è discusso tanto e non starò a ripetere quanto già è stato posto in evidenza), una questione di costi di manipolazione (è una questione nota anche questa), una questione di concorrenza particolarmente da parte del porto di Amburgo (perché ai paesi dell'Europa centrale conviene andare ad Amburgo nonostante ci siano mille chilometri in più di percorso).

Quali sono le possibilità che si danno al Governo italiano per far sì che il commercio della nostra città, che ha subito una riduzione del 27 per cento nei primi 4 mesi del 1959 rispetto al 1958 e che è quindi boccheggianti, non finisca veramente col non essere più un ricordo di quello che era la ricca città dei traffici? Occorre una politica organizzata (dopo aver raccolto gli elementi necessari), nel coordinamento dei vari ministeri che hanno la possibilità di fare qualche cosa.

Perché anche qui, per quanto ci riguarda, v'è una situazione di carattere geografico che purtroppo è inevitabile. Trieste non è più il porto del suo grande *Hinterland* europeo o medioeuropeo. Genova continua ad essere il porto che alimenta la Lombardia, il Piemonte, la Svizzera; quindi Genova avrà dei bassi, ma non avrà dei bassissimi come noi, perché nessuno le porterà via il suo ricco retroterra. Trieste ha perduto il suo retroterra, ma lo aveva già perduto nel 1919, praticamente. Ecco perché vi fu quella politica che cercò e che in parte riuscì a trasformare la città di Trieste da centro essenzialmente commerciale in centro industriale. Ma oggi (da qualche anno,

anzi) si è manifestata, sviluppata e sempre più va sviluppandosi una politica, che io non posso non definire strangolatrice, della Jugoslavia nei nostri confronti. Questa è la realtà obiettiva. Gli jugoslavi si trovano in una posizione di grande vantaggio, hanno Fiume, si sono portati via tutta la costa istriana, tutta la costa dalmata, hanno un impulso vitale che noi non abbiamo, non hanno scrupoli, hanno possibilità economiche che non si sa da chi siano alimentate, producono a costi assolutamente inferiori ai nostri.

E allora, di fronte a questo quadro veritiero anche se triste, non v'è altro da fare che riunire tutte le forze che in fondo una nazione di 50 milioni di abitanti possiede e deve poter sviluppare, affinché questo strumento, che è uno strumento di ricchezza e di produttività, non finisca veramente col'atrofizzarsi e scomparire.

L'altro giorno ho fornito alla Camera un elemento importante che è forse il più grave di tutti, e cioè che la popolazione di Trieste sta diminuendo. Trieste è l'unica grande città d'Italia la cui statistica demografica alla fine dell'anno è negativa. Vi è sfiducia, sfiducia specialmente nei giovani (noi anziani continuiamo a lottare e ad aver fede) che a decine e decine di migliaia cercano di emigrare, andando persino in Australia. Occorre ridare fiducia a questa città, e insisto su questo argomento anche se esso non è di stretta pertinenza del bilancio della marina mercantile. È una questione di volontà; basta poco per far risalire la china che purtroppo la città sta discendendo.

Due argomenti, signor ministro, vorrei trattare il più succintamente possibile, argomenti pratici che dimostrano come stiamo andando male.

Noi abbiamo commesso in un certo senso un errore approvando come era stata progettata la legge del 26 marzo 1959, n. 178, relativa al riordinamento dei servizi postali e commerciali del medio ed alto Adriatico. Abbiamo discusso questa legge in Commissione e l'abbiamo approvata senza approfondirla così come meritava e ciò forse anche per colpa di coloro che, mirando a riavere queste linee, non hanno fornito ai deputati, a coloro che li rappresentavano, quelle informazioni che ci avrebbero consentito, attraverso qualche emendamento, di modificarla e di ottenere quei miglioramenti che oggi si prospettano necessari. Perché? Perché è avvenuto che dopo aver approvato la legge per il riordinamento dei servizi postali e commerciali del medio ed

alto Adriatico e fatto il concorso, questo è andato deserto (come l'onorevole ministro sa).

Proprio questa mattina ho letto in treno che l'onorevole ministro ha prorogato i termini previsti dalla legge e cioè l'inizio del servizio dal 1° luglio 1959, con tutte le conseguenze che ne derivano.

Il fatto che l'appalto sia andato deserto è molto grave. Dobbiamo esaminarne le ragioni, cercarne le cause e possibilmente tentare di ovviare a questo e penso che la cosa non sia difficile, proprio perché il problema è di così alto interesse.

Abbiamo visto che per il gruppo *F*) erano previste tre navi: 2 da 250 tonnellate ed una da 450; quindi la convenzione prevede la costruzione di queste navi. Ecco perché i triestini, pensando alla costruzione di queste navi, si sono preoccupati di fare preventivi la cui somma corrisponde ad un miliardo e 200 milioni senza revisione, ad un miliardo e 100 milioni con revisione. Senonché i suoi uffici, signor ministro, hanno detto che le navi devono essere costruite con 750 milioni. Come è possibile stabilire questa cifra di 750 milioni, quando i cantieri che devono costruire le navi, e che devono anche ricavare un certo guadagno, fatti i loro studi ed i loro accertamenti, affermano che per tre navi con le caratteristiche richieste, con quella determinata velocità — si tratta di piccole navi passeggeri in cui ogni metro cubo di volume è occupato — occorrono 1 miliardo 100 milioni, 1 miliardo 200 milioni?

È anche necessario un maggiore contributo di esercizio, che attualmente è previsto nella misura di 250 milioni. Il relatore del provvedimento, nel parlarne nel capitolo 6 della sua relazione, coglieva l'occasione per rivolgere un appello affinché fosse dato sollecito corso alle gare di appalto. Ma purtroppo l'augurio non ha avuto buon esito.

Dicevo dunque che sono stati offerti 250 milioni per l'esercizio, somma la quale, tolta l'I.G.E. ed i diritti casuali, si ridurrebbe a soli 230-220 milioni; mentre il costo previsto per l'esercizio della linea, così come indicato nel contratto, sarebbe di 220 milioni all'anno. Questo, signor ministro, significa praticamente che non vi sarebbe alcuna possibilità di ammortamento e neppure una lira di remunerazione al capitale, neanche quel 5 per cento che normalmente si dà.

Quali possono essere le soluzioni di questo problema? Per quanto ci riguarda — non voglio andare in questo momento al di là del breve obiettivo che mi sono proposto, cioè delle linee per l'alto Adriatico — se nessuno

ha concorso all'appalto, vuol dire che si è riconosciuto che le condizioni poste dalla legge erano, non dico insoddisfacenti, ma addirittura inaccettabili. A quanto so io, vi sono a Trieste tre gruppi pronti a fare quanto loro si chiede: la società fratelli Cosulich, l'Istria-Trieste ed una società denominata « Crociere d'oltremare ». Forse una di queste società non ha i capitali necessari, ma il fondo di rotazione — me ne ero interessato anch'io — era pronto a versare il 50 per cento della somma necessaria alla costruzione. Ma il fatto è che nessuno può restare nei limiti di 750 milioni, posto che occorrono 1 miliardo 100 milioni, 1 miliardo 200 milioni di lire.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Da chi ha saputo questa notizia della limitazione del prezzo di acquisto?

GEFTER WONDRICH. Dal presidente dell'Istria-Trieste. Io non do mai una notizia senza avere in mano degli elementi.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non metto in dubbio la sua buona fede, metto in dubbio quello che le è stato riferito.

GEFTER WONDRICH. Signor ministro, la prego di informarsi, perché la persona che mi ha dato la notizia è un anziano e stimato avvocato. Ho chiesto informazioni, ma la stessa cosa mi è stata detta anche dal rappresentante della società « Crociere d'oltremare », che cioè la spesa per la costruzione dovrebbe essere contenuta entro i 750 milioni. Qual è quindi lo sforzo che si deve fare? Bisogna completare la somma; del resto non è molto quello che si chiede: 400 milioni. So anche che vi sarebbero dei gruppi veneziani, genovesi e siciliani pronti a concorrere.

Aggiungo che la costruzione di queste tre navi è assolutamente necessaria, perché oggi siamo serviti da vecchie « carrette » che hanno oltre 40 anni, motonavi o funzionanti a carbone, la cui velocità comunque non supera le 8 miglia, una delle quali impiega 2 ore e mezzo per coprire la distanza di 17 miglia da Trieste a Grado. Ed è impossibile continuare in questo modo perché vi è la concorrenza jugoslava, perché vi devono essere navi costruite a Trieste, perché vi deve essere una società triestina che le costruisca. Si aggiunga che i cantieri navali di Trieste hanno assoluta necessità di avere un poco di lavoro, e che lo stesso Ministero del lavoro, per quanto mi consta, ha fatto raccomandazioni al Ministero della marina perché dia corso alle gare di appalto per la costruzione di queste navi.

Signor ministro, nell'ultimo numero della rivista *Vie del mare*, che non so se ella

conosca (ne ho portato due copie per farne omaggio di una alla signoria vostra)...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. La ringrazio vivamente. Ne gradirei una seconda copia da dare in omaggio al Presidente dell'Assemblea.

GEFTER WONDRICH. Volentieri.

Purtroppo, son cose che producono malinconia. A pagina 17, v'è un articolo che rende veramente pensosi, anche se il sorriso dovrebbe accompagnare sempre anche le discussioni più gravi, perché come diceva il reverendo Sterne, un sorriso può aggiungere un filo alla trama sottilissima della vita.

Questo articolo è molto serio. Parla dei servizi passeggeri jugo-adriatici, con l'indicazione delle navi che la Jugoslavia ha costruito e sta costruendo, con l'indicazione che ha costruito — per esempio — la *Jugoslavija*, la *Jadran*, la *Jedinstvo*, navi da 2.600 tonnellate, che sono decisamente le migliori dell'Adriatico: hanno velocità di 18 miglia e possono portare 1.200 passeggeri di cui 209 in cabine-letto. E qui vi è una lunga elencazione che risparmia alla signoria vostra. Sono 61 navi che la Jugoslavia ha costruito. E perché ha costruito, spendendo quel che ha speso e facendo faticare come fa faticare la propria gente? Per ragioni di prestigio? Sì. Per ragioni di concorrenza? Sì. Ma soprattutto per una ragione essenziale: quella di eliminare Trieste con la sua marineria, con le sue linee, con le sue possibilità.

Ecco perché parlo per queste tre piccole navi, per questa « Istria-Trieste » o per quella qualunque società che sia, perché io non rappresento questo o quello a Trieste, ma rappresento Trieste. Chiunque sia, dunque, purché si facciano navi, purché si facciano a Trieste, purché si facciano con capitale italiano, purché partano da Trieste! Questa è la mia domanda legittima.

Ora, non più tardi di alcuni giorni fa, le autorità di Trieste hanno ricevuto l'invito dalla società armatoriale jugoslava *Jadranska Linijska Plovidba* di Rijeka (che sarebbe poi la nostra Fiume) ad un *cocktail* a bordo della motonave *Mostar*, che si sarebbe tenuto il 18 giugno in occasione della inaugurazione ufficiale della nuova linea Trieste-Dulcigno. Questa nave *Mostar* è moderna, piccola, veloce. Naturalmente le nostre si devono andare a nascondere: di fronte a navi che fanno 18 miglia, esse ne fanno 8 o 9, vanno a carbone e possono portare a bordo pochissima gente. Non possono nemmeno tentare la concorrenza!

Da ciò la necessità evidente di costruire navi che siano magari dieci centimetri più

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

lunghe due centimetri più larghe e che abbiano un decimo di miglio in più di velocità delle navi jugoslave, per conservare il traffico locale a Trieste e per far sì che i turisti austriaci e tedeschi che vanno in Dalmazia possano fare il confronto e scegliere, possibilmente, le navi che battono bandiera nostra.

Non è eccessiva la domanda, signor ministro, posto che il costo di queste navi è modesto in rapporto alle decine e decine di miliardi di cui si sente parlare ad ogni momento. I servizi che queste navi dovrebbero fare sono quindi di preminente prestigio nazionale, non di interesse nazionale! Perché anche questo conta: il prestigio nazionale, la bandiera, ricominciano ad avere la loro importanza.

Se costruire queste navi a Trieste costasse un po' di più, vi è il vantaggio del fondo di rotazione, il vantaggio degli apporti economici che possono essere maggiori proprio in virtù del fondo di rotazione. Quindi, bisogna fare qualche cosa per contrastare nei limiti del possibile la concorrenza straniera. Io non posso concepire che un paese come il nostro, con la sua potenza meccanica, economica, industriale, lavoratrice che ha, debba soggiacere a questa concorrenza.

Dirò di più, circa gli jugoslavi, a quanto arriva l'ansia di fare, ed in questo sono ammirvoli e bisogna dar loro veramente la più ampia lode: arrivano a costruire navi da 4.300 tonnellate a Belgrado e le varano nel Danubio, possono scendere il Danubio due volte all'anno, e a rimorchio debbono attraversare il mar Nero, l'Egeo, risalire l'Adriatico; poi le completano a Fiume. Quindi, gli jugoslavi trovano convenienza a fare questo sforzo enorme in rapporto al risultato, pur di costruire. Ma a questa ansia di costruzione, noi non dobbiamo soggiacere, perché è un nostro dovere quello di cercare di difenderci.

La nostra società Adriatica fa partire le navi dal porto vecchio, quindi con maggiore difficoltà di accesso e disagio da parte dei passeggeri, anziché dalla stazione marittima, e ciò per risparmiare 70 mila lire.

Gli jugoslavi non fanno questi risparmi e fanno partire le loro navi dalla stazione marittima. Sono piccole cose, ma dimostrano come ci si deve comportare in questo campo.

Non più tardi di ieri sera *Il Piccolo* di Trieste, che normalmente è bene informato, portava questa notizia, che è anche grave, in rapporto sempre alla nostra situazione, alla nostra lotta ed alla nostra difesa: 15 nuove navi vengono costruite dalla repubblica popolare jugoslava. Si tratta di 6 motonavi da 16 mila tonnellate per il traffico fra il bacino

danubiano e l'estremo oriente, cioè quelle che erano peculiari linee nostre (una volta il Lloyd deteneva l'80 per cento del traffico italiano con l'estremo oriente); altre 6 da 6.500 tonnellate per il sud America e 3 da 3000 tonnellate per il nord Europa.

Sono d'accordo con l'oratore comunista che ha detto che bisogna superare anche certe prevenzioni. Bisogna ritornare a lavorare con la Cina. Ci sono merci non strategiche che si possono vendere in Cina e ci possono essere merci che noi possiamo comprare in Cina. Del resto, se vendiamo le arance siciliane alla Russia e la Russia ci vende legname, non vedo perché non possiamo vendere altri prodotti, non strategici, alla Cina comunista e comprare dalla Cina comunista prodotti che a noi occorrono. E queste prevenzioni e preclusioni non riesco a capirle io che pure sono rappresentante del Movimento sociale italiano. Non capisco perché debbano esistere certe vestali della purezza commerciale che dicono che con la Cina comunista non bisogna commerciare.

Nel 1958 sono arrivate a Trieste 442 navi jugoslave, per 314.655 tonnellate, e ne sono ripartite 440 perché due sono evidentemente state demolite. Il numero complessivo dei passeggeri trasportati è stato di 33.200. Ecco, onorevoli colleghi, alcuni dati che devono suscitare la nostra più grave preoccupazione ed il nostro assillo: noi dobbiamo valerci degli strumenti atti a controbattere questa concorrenza che, come ho detto, minaccia la stessa nostra vita.

Occorre fare qualche cosa, con buona volontà e con spirito di collaborazione. Signor ministro, se ella si metterà su questa strada, troverà a sua disposizione tutti gli strumenti di cui Trieste dispone. Da sola Trieste, purtroppo, non è in grado di superare gli ostacoli e di riprendere in parte (perché non sarà più possibile riprenderlo totalmente) il suo cammino di città di traffico marittimo.

Ho già avuto occasione di deplorare che troppo denaro dorma nelle banche triestine. Non ho difficoltà a ripetere la deplorazione, assumendone tutta la responsabilità. E veramente grave che 78 miliardi giacciono immobilizzati nelle banche triestine e che i relativi proprietari non sentano il dovere civico di usarli a beneficio della collettività, perseguendo in tal modo anche il proprio interesse. Se i miei concittadini comprano le azioni delle Assicurazioni generali a 62 mila lire l'una, con un reddito dell'1 per cento, assai meglio essi farebbero a costruire delle navi che sarebbero strumenti di lavoro e di prestigio per la nostra città. Così sarebbe possibile riatti-

vare i traffici che abbiamo perduto. È ora che questo capitale inerte sia scosso, si muova, sia sensibile al pungolo che proviene da quanti hanno il senso dell'interesse della nostra città. Infatti, lo strumento primo per la vita commerciale di una città è la circolazione del capitale, che è veramente il sangue della economia di una zona.

Ripeto dunque la caldissima raccomandazione al Governo di volere adoperarsi per la soluzione dei problemi della mia città ed assicuro il pieno appoggio mio e della mia parte per quanto si farà. Credo che Trieste meriti anche in questo l'aiuto del Governo italiano. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Presentazione di un disegno di legge.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio dei ministri, il disegno di legge:

« Aumento del contributo obbligatorio a carico dei mutilati e invalidi di guerra a favore dell'Associazione nazionale mutilati e invalidi di guerra ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CAVERI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se intenda promuovere provvedimenti che, tutelando la regolarità e lo svolgimento dei cosiddetti « festival della canzone », prevenivano le manifestazioni indecorose ed a fondo scandalistico che, in occasione recente, sono addirittura trascese in vie di fatto fra pubblico, editori, autori ed organizzatori.

« L'interrogante ritiene che, essendo tali concorsi solitamente ripresi dalla Radio televisione in collegamento con la rete televisiva

europea, debba estrinsecarsi un maggiore impegno di serietà da parte dei responsabili diretti. Ma poiché i gravi inconvenienti lamentati hanno indubbiamente radice nelle opinabili regolamentazioni che presiedono ai « festival » auspicherebbe l'intervento della Presidenza del Consiglio in sede di preventiva autorizzazione di essi.

(1641)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non ritiene di dover chiarire la portata della legge sul lotto e lotterie del 5 giugno 1939, n. 973, per la parte che, al titolo V, riguarda i concorsi e le operazioni a premio.

« L'articolo n. 44 della legge, non determinando la natura del regalo, consente agli operatori — che abbinano alle merci di cui hanno autorizzazione alla vendita, quelle non previste dalla loro licenza di commercio — di cedere, con sensibile maggiorazione di prezzo, i propri articoli ai consumatori invogliati a comperarli per la suggestione del dono il cui costo, in realtà, è contenuto nel prezzo praticato all'acquirente.

« L'interessata interpretazione dell'articolo 44, a giudizio dell'interrogante, costituisce: una illecita concorrenza a danno di chi essendo autorizzato al commercio degli articoli che formano oggetto di regalo, vede scemare le proprie vendite; un ingiusto profitto per una specifica categoria a danno della collettività che paga, per accedere a determinati consumi, un pedaggio ingiustificato.

L'ex ministro onorevole Preti, rispondendo ad analoga interrogazione dell'onorevole Origlia, ebbe a precisare che il Ministero delle finanze esclude di massima, dai concorsi a premi, i generi di grande e corrente consumo, autorizzando soltanto l'abbinamento di essi alle operazioni a premio. Ma la relatività della preclusione ed il fatto che il problema nel suo assieme permane insoluto, rendono auspicabile una chiarificazione della legge 973 che fissi il genere del regalo riferendolo ai limiti dei prodotti simili o della stessa natura merceologica dell'articolo venduto.

(1642)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se intende intervenire per una più rigida osservanza delle norme di cui al regio decreto legge 16 dicembre 1926, n. 2174, per cui, in ciascuno esercizio, devono essere vendute al pubblico esclusivamente le merci indicate,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

singolarmente o per gruppi, nella licenza di commercio.

« All'obbligo di cui sopra sostanzialmente si sottraggono gli operatori che praticano la vendita abbinata di articoli autorizzati dalla licenza di commercio e di quelli non autorizzati. Le violazioni si traducono in un sensibile danno per gli altri esercenti ed anche per i consumatori ai quali, frequentemente, vengono vendute, coll'abbinamento, merci di qualità scadente.

(1643)

« SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se — in seguito al perdurare della agitazione ed alla proclamazione dello sciopero di tre giorni attualmente in atto da parte dei tessitori per terzi di Prato, determinato dalla esigenza di regolare mediante accordo le tariffe di tessitura, problema acuitizzato dall'accordo separato stipulato fra l'Unione industriali e l'Associazione mandamentale dell'artigianato di Prato che rappresenta solo una parte dei tessitori, accordo che peggiora le condizioni fissate da accordi precedenti e quelle spontaneamente stabilite dal mercato — non ritenga di farsi promotore nel favorire un incontro fra gli industriali e tutte le associazioni interessate, secondo la richiesta fattagli recentemente pervenire anche dalla Confederazione nazionale dell'artigianato.

(1644)

« VESTRI, MAZZONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza dei gravissimi provvedimenti che la direzione del cantiere Ansaldo di Livorno intende adottare, consistenti nella sospensione, a partire dal 1° luglio 1959, di 450 lavoratori.

« Gli interroganti chiedono ai ministri se essi siano a conoscenza del fatto che nel cantiere Ansaldo di Livorno si conduce ormai da tempo, da parte della locale direzione, un indirizzo produttivo nella organizzazione del lavoro non adeguato e non corrispondente alle capacità delle attrezzature e della manodopera dello stabilimento.

« Gli interroganti rendono noto inoltre che i provvedimenti che si intenderebbe adottare sono tanto più gravi e condannabili in quanto l'attuale carico di lavoro può garantire la piena occupazione delle maestranze ed è anzi suscettibile di ulteriore occupazione di manodopera, e si rivolgono pertanto ai ministri

per sapere se essi non intendano intervenire d'urgenza:

1) per impedire che al 1° luglio 1959 siano sospesi i 450 lavoratori dell'Ansaldo di Livorno;

2) perché l'indirizzo produttivo del cantiere Ansaldo di Livorno sia riesaminato con la partecipazione degli organismi sindacali dei lavoratori al fine di scongiurare una crisi che non solo colpirebbe i lavoratori dell'Ansaldo e le loro famiglie ma che sarebbe insopportabile per la già gravissima situazione economica della città.

(1645) « DIAZ LAURA, MENCHINELLI, ROSSI PAOLO MARIO, AMADEI LEONETTO, PUCCI ANSELMO, LIBERATORE, RAFFAELLI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere con quali criteri viene commessa ai giornali la pubblicità relativa alla conoscenza delle norme concernenti il nuovo codice della strada.

« Gli interroganti, in particolare, chiedono di conoscere da quali capitoli dei bilanci dei rispettivi Ministeri vengono tratti i fondi necessari per il pagamento di detta pubblicità, e, infine, la distinta delle somme che vengono erogate ai singoli giornali e periodici.

(1646)

« Busetto, Cianca ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere se sono in grado di spiegare le ragioni per le quali non hanno creduto di rispettare l'impegno assunto durante la discussione sugli emendamenti relativi al Codice della strada, di sottoporre in visione ai componenti delle Commissioni dei lavori pubblici e dei trasporti, il testo del regolamento al codice stesso, prima della sua pubblicazione.

« L'interrogante chiede inoltre di sapere se questo comportamento più che a mancanza di doverosa correttezza, non sia dovuto al fatto che nel regolamento si siano introdotti criteri e disposizioni già espunti dal testo del codice.

(1647)

« CIANCA ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere l'entità delle somme che saranno erogate a favore del Comitato nazionale della produttività per l'esercizio 1959-60.

(6980)

« DE PASCALIS ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se, in considerazione del gravissimo stato di disagio dei coltivatori diretti della provincia di Bari in seguito ai danni arrecati dalle avversità atmosferiche e dal crollo del prezzo delle patate, non ritengano urgente e necessario facilitare la vendita diretta del prodotto arrecando in tal modo, attraverso un più equo prezzo che verrà a determinarsi sul mercato, un sensibile vantaggio sia ai coltivatori che ai consumatori.

(6981)

« TROISI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere — premesso che nell'organico della pretura di Eboli risulta assegnato, da tempo, un uditore vice pretore, dato il notevole carico di procedimenti civili e penali, oltre al disbrigo degli altri affari giudiziari, nonostante l'impegno con il quale si prodiga l'attuale pretore — se e quando intenda coprire detto posto di uditore vice pretore, venendo così incontro ad improrogabili esigenze oltre che di giustizia anche degli avvocati e delle parti.

(6982)

« ANGRISANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se è a sua conoscenza che, per conto del direttore generale del servizio pensioni di guerra ed a firma del capo ufficio decreti, viene chiesto ai genitori dei caduti, o deceduti per causa di guerra, la rinuncia al ricorso pendente presso la Corte dei conti, per procedere alla liquidazione della pensione a norma della legge 26 luglio 1957, n. 616.

« Come è noto, l'articolo 7 della legge n. 616 ha modificato la procedura per l'accertamento del reddito dei richiedenti elevando le 240.000 lire previste dalla legge n. 648 alle attuali lire 300.000 (accertato ai fini dell'imposta complementare).

« Era logico, che dopo l'entrata in vigore della citata legge tutti i decreti negativi per ragioni economiche — emessi sulla scorta non di documenti ma di accertamenti empirici, sovente molto soggetti o addirittura quale frutto di notizie false o faziose — venissero rivisti in sede amministrativa e sulla scorta delle indicazioni previste dagli articoli 6 e 7 della legge n. 616 si procedesse a concessione di pensione, o di assegno di previdenza.

« L'interrogante ritiene altrettanto logico che il legislatore intendesse favorire l'emissione dei decreti concessivi di pensione con

decorrenza dalla data di morte del dante causa. Comunque è convinto che nessuno può chiedere la revoca del ricorso a suo tempo presentato; infatti si tratta oggi di applicare nuove norme senza alcun pregiudizio delle precedenti condizioni economiche, o del diritto dei singoli interessati a soggettive valutazioni che gli organismi all'uopo preposti hanno il dovere di vagliare.

« Se quanto scritto nella nota che il capo dell'ufficio decreti — che si trascrive per chiarezza: « In sede di revisione amministrativa del decreto ministeriale... contro il quale la S.V. ha presentato ricorso dinanzi alla Corte dei conti, questa amministrazione ha ravvisata la possibilità di emettere, in sostituzione, un provvedimento favorevole, liquidando la pensione con decorrenza dal 1° luglio 1956. Perché tale nuovo provvedimento possa essere perfezionato, è necessario che da parte della S.V. venga rilasciato formale atto di recesso dal ricorso: in caso contrario, si dovrà necessariamente attendere la decisione che, sulla base del ricorso stesso, verrà emessa dalla Corte dei conti » — si dovesse applicare, sembra all'interrogante che ci troveremmo di fronte ad una procedura che può essere interpretata come un vero e proprio ricatto.

« L'interrogante chiede inoltre di sapere se il ministro non intende disporre affinché:

a) le pratiche di pensione o di assegno di previdenza già respinte per « buone condizioni economiche » vengano riesaminate in sede amministrativa con la decorrenza originaria;

b) in subordine tale decorrenza sia quella del 1° luglio 1956, senza pregiudizio alcuno nei confronti dei ricorsi pendenti, che seguiranno il loro corso per il periodo precedente a tale data;

c) si annullino tutte le remissioni di ricorso già firmate con la procedura citata.

(6983)

« INVERNIZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale, del tesoro e delle partecipazioni statali, per sapere se intendano intervenire a seguito dell'atteggiamento assunto della Banca nazionale del lavoro, Istituto di credito di diritto pubblico, della Banca commerciale italiana e del Credito italiano, Istituti a larga partecipazione statale, durante il corso dell'attuale vertenza sindacale.

« I suddetti istituti, infatti, in dispregio allo spirito della norma costituzionale e mentre è in corso di approvazione la legge che dà

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

validità *erga omnes* ai contratti collettivi, hanno tentato e tentano di ottenere l'accettazione individuale delle offerte fatte dall'associazione delle aziende di credito, già respinte da tutte le organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore.

(6984)

« MACRELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se, in considerazione dell'impulso che i benefici fiscali possono dare alla cooperazione agricola, oggi più che mai indispensabile per fronteggiare la nuova situazione dei mercati, non ritenga urgente e necessario dare disposizioni relative alla interpretazione dell'articolo 8 della legge 7 gennaio 1949, n. 1, e, in attesa di tali norme esecutive, far sospendere gli accertamenti per l'imposta generale sull'entrata sulle spese di gestione alle cooperative di lavorazione, trasformazione e vendita collettiva dei prodotti agricoli (cantine sociali, cooperative ortofruttilicole, latterie, ecc.).

(6985)

« TROISI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, in considerazione del crescente sviluppo del traffico aereo civile che si svolge nell'aeroporto di Bari (Palese) e delle maggiori esigenze tecniche, non ritenga necessario ed urgente disporre:

1°) l'ampliamento della seconda via di rullaggio, al fine di consentire agli aerei di lasciare subito libera la pista per i movimenti di decollo e di atterraggio di altri veicoli;

2°) la sistemazione del manto della pista di volo, trattandosi di pista con manto in pietrischetto bitumato, che, per effetto del moto delle eliche, è soggetto ad essere aspirato e proiettato con possibili conseguenze di tranciamento di eliche e rotture di finestrini (considerato che il *Convair*, abitualmente atterrante su quell'aeroporto, è ad elica bassa);

3°) l'adeguamento della pista alle esigenze dei quadreattori;

4°) altre attrezzature necessarie per l'aeroporto, come l'aerostazione, essendo i locali attualmente in uso ubicati in un manufatto militare; ed una palazzina destinata alle attività aeree minori, oggi allocate in una baracca inadeguata, antiestetica e per giunta con il tetto pericolante; mentre Bari occupa il primo posto fra tutte le città meridionali ed insulari per l'attività aerea minore (voli scuola, di propaganda, per lavoro aereo, ecc.).

« L'interrogante ritiene altresì necessario disporre nuovi collegamenti ed in particolare modo:

a) un nuovo servizio Milano-Bari-Catania, essendo molto rilevanti i rapporti economici della Puglia con la Lombardia e la Sicilia. Una linea stagionale (aprile-ottobre) offre prospettive favorevoli ai fini commerciali;

b) Napoli (o Roma)-Bari-Atene, avendo sempre avuto la regione pugliese rapporti notevoli con la Grecia. Da oltre un anno una società aerea greca svolge il collegamento regolare fra Brindisi-Corfù-Atene; e la linea dal punto di vista commerciale è molto attiva, specialmente perché la compagnia sul tratto Corfù-Atene può offrire tariffe ridotte. Si ritiene che una linea notturna da Bari per la Grecia — con tariffe ridotte previste dalla I.A.T.A. per i servizi notturni — potrebbe battere la concorrenza greca.

(6986)

« TROISI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se intenda promuovere il passaggio allo Stato della scuola media comunale di Mede, e ciò in accoglimento delle richieste della locale amministrazione comunale, formulate ai sensi della legge 6 giugno 1925, n. 1084, ripetutamente inoltrate al Ministero della pubblica istruzione a partire dall'anno 1948.

« La scuola risulta convenientemente attrezzata dal comune di Mede che contribuirebbe annualmente alle spese; la sua efficienza didattica è stata accertata dagli ispettori ministeriali; è attualmente frequentata da circa 60 alunni, ma tale numero aumenterebbe notevolmente se agli studenti dei comuni che gravitano attorno a Mede — ora obbligati a raggiungere Pavia ed Alessandria con cui le comunicazioni ferroviarie sono difficili — fosse assicurato lo svolgimento di regolari corsi di studio presso l'istituto diventato governativo.

« L'interrogante ritiene che la concessione del provvedimento richiesto, costituirebbe giusto riconoscimento delle legittime attese del comune di Mede, dei comuni vicini e dei rispettivi amministratori.

(6987)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per sapere se, in seguito al temporale di eccezionale violenza che il 9 giugno 1959 si è scatenato sulla zona tirrenica intorno a Fuscalto (Cosenza), non ritengano necessario e giusto andare incontro ai danneggiati con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

provvedimenti da assumere in relazione ai decreti-legge 27 marzo 1939, n. 571, e 7 dicembre 1942, n. 1418.

(6988)

« GULLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quale assegnazione di fondi intende fare alle provincie di Lucca e di Massa e Carrara per la crisi dei castagneti, molto grave in quelle provincie (cancro del castagneto) e per le trasformazioni agrarie ritenute necessarie in applicazione della legge n. 991, articolo 3, sull'economia montana.

(6989)

« PACCIARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro, per conoscere se, considerata la situazione di gravissimo disagio economico dei coltivatori diretti della provincia di Bari, accentuata dai recenti nubifragi e grandinate che hanno falciato il raccolto, e data la impossibilità di adempiere i pagamenti relativi agli impegni agrari di prossima scadenza, non ritengano urgente e necessario intervenire per accogliere la richiesta di rinnovazione con rateazione dei prestiti agrari.

(6990)

« TROISI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se è a loro conoscenza che un nuovo, eccezionale nubifragio si è abbattuto nella zona di Gravina di Puglia (Bari), aggravando le condizioni già precarie determinate dalle insistenti piogge. Migliaia di ettari seminati a grano ed a leguminose sono stati sconvolti dalla violenza delle acque. Particolarmente colpite sono le contrade di Poggiorsini, Capotorto, Pozzo Pavone e Madonna del Piede. Sono andati distrutti, per effetto delle grandinate, diversi vigneti, oliveti ed alberi da frutta. Vengono segnalati danni anche a Valenzano, Modugno, Noicattaro, Capurso e Triggiano.

(6991)

« TROISI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza di quanto accade nelle campagne di Latina e particolarmente nella zona di Latina, Le Ferriere, Campomorto, Aprilia ove nei giorni scorsi è stato attuato uno sciopero di braccianti agricoli durato 8 giorni.

« Detto sciopero è stato reso inevitabile dalla persistente e sistematica violazione delle norme contrattuali da parte dei grandi agricoltori e dal rifiuto ostinato dell'Unione provinciale degli agricoltori ad aprire una trattativa per raggiungere un accordo tra le parti al fine di rinnovare e di inserire nel contratto provinciale una nuova regolamentazione del lavoro femminile in applicazione delle disposizioni di legge in materia di parità salariale.

« Il negativo atteggiamento dell'Unione agricoltori di Latina verso la contrattazione collettiva, viene aggravato dal fatto che dopo aver aderito all'impegno di trattare le rivendicazioni poste dal sindacato qualora vi fosse stata la cessazione dello sciopero deciso dalle tre organizzazioni, in dispregio a ogni prassi sindacale, la detta Unione, all'atto della cessazione dello sciopero, ha rifiutato di partecipare alla trattativa.

« Con questa sua posizione l'Unione agricoltori mira a togliere ai sindacati ogni loro funzione diretta ad assicurare una più equa distribuzione del reddito e la difesa della occupazione dei lavoratori attraverso la contrattazione dei rapporti di lavoro intaccando in questo modo le basi della democrazia e limitando le libertà dei lavoratori.

« In particolare detta Unione intende continuare nella violazione dei contratti e della legge, non corrispondendo ai braccianti uomini (trattoristi, zappatori di vigneto, irroratori, solfatori, ecc.) la indennità di ferie, di licenziamento, gratifica natalizia e festività e di corrispondere alle donne addette alla potatura verde (scacchiatura) una paga non corrispondente alla loro qualifica, inoltre, rifiutandosi di rinnovare il contratto e di applicare la legge relativa alla parità di salario tra uomo e donna, mira a creare una carenza contrattuale generale quale condizione per ottenere la piena subordinazione dei lavoratori alla volontà degli agricoltori.

« Gli interroganti chiedono di sapere se il ministro non intenda intervenire nelle forme opportune in una situazione così seria, onde facilitare la riapertura di normali trattative sindacali e per garantire il rispetto delle leggi vigenti e della Costituzione repubblicana.

(6992)

« INGRAO, NANNUZZI, COMPAGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina mercantile, del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per sapere se — dato l'aggravarsi della vertenza dei marittimi — non ritengano di promuovere con urgenza un'azione mediatrice che tenga conto delle richieste dei lavoratori.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

« L'interrogante chiede in particolare di conoscere quali interventi siano stati predisposti per i collegamenti con la Sardegna.

(6993)

« ISGRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se non ritenga di promuovere una iniziativa perché in armonia alle rilevanti agevolazioni di cui i grandi invalidi di guerra, civili e militari, godono presso le ferrovie dello Stato e le società urbane di trasporto, la Croce rossa italiana che pur ha carattere di organizzazione benefica e assistenziale, riduca gli attuali alti costi dei trasporti in autolettiga, che s'impongono ai grandi invalidi impossibilitati a camminare e costretti così a sobbarcarsi a una notevole spesa perfino per poter praticamente usufruire dell'assistenza medica ad essi concessa, quando questa non possa effettuarsi a domicilio.

(6994)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per conoscere se l'articolo 5 della legge 3 aprile 1958, n. 474, per il quale: « i mutilati ed invalidi per servizio ed i congiunti dei caduti per servizio sono parificati rispettivamente ai mutilati ed invalidi di guerra ed ai congiunti dei caduti in guerra ai fini dell'ammissione ai benefici stabiliti per queste categorie di cittadini » abbia avuto qualche effetto pratico per quanto concerne l'assistenza dei mutilati per servizio e degli orfani dei caduti per servizio;

per conoscere altresì quali provvedimenti intenda adottare per far assumere dall'Opera nazionale per gli invalidi di guerra l'assistenza degli invalidi per servizio e dalla Opera nazionale per gli orfani di guerra l'assistenza degli orfani per servizio onde evitare l'istituzione di nuovi enti, per l'esercizio di tali funzioni, con sicuro maggior onere per lo Stato.

(6995)

« BELTRAME ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti saranno adottati a favore dei mezzadri e coltivatori diretti di numerosi comuni della provincia di Chieti, quali Pollutri, Scerni, Gissi, Casalbordino, Monteodorisio, Villalfonsina, Castiglione Messer Marino; Castel Frentano, Mozzagrognà, San Buono, che hanno avuto totalmente distrutti tutti i raccolti della annata da

grandinate di intensità e durata quali non si ricorda, a memoria d'uomo, l'uguale.

« La situazione, infatti, della maggior parte dei coltivatori diretti è tale da definirsi tragica se è vero che per moltissimi si pone il problema di provvedere alla alimentazione della famiglia.

(6996)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e della sanità, per conoscere quale fondamento abbia la notizia che il prefetto di Teramo ed il medico provinciale abbiano autorizzato l'apertura di una seconda farmacia nella località di Giulianova Lido, ubicandola in maniera da violare la distanza tassativamente stabilita negli articoli 2 e 24 del decreto legge 30 settembre 1938, n. 1706, in metri 500, con l'evidente fine di assicurare una armonica distribuzione delle farmacie nell'ambito del territorio comunale. Risulterebbe, infatti, all'interrogante:

a) che il dottor Granata, titolare della istituenda farmacia, starebbe apprestando una sede che dista dalla farmacia attualmente in funzione metri 419 in via pedonale e metri 310 « in linea d'aria » (questa è la distanza che deve essere misurata secondo le succitate norme di legge e la costante giurisprudenza del Consiglio di Stato) anziché metri 500 in « linea d'aria ».

b) che il prefetto di Teramo ed il medico provinciale, malgrado il fondatissimo ricorso presentato avverso la violazione di legge, non hanno inteso intervenire adagiandosi sul fatto che il comandante la locale stazione carabinieri avrebbe dichiarato che la distanza fra le due farmacie sarebbe di metri lineari 550, quasi che un elemento oggettivamente accertabile e determinante ai fini della legittimità del provvedimento possa essere lasciato alla valutazione discrezionale di un sottufficiale comandante la stazione locale dei carabinieri, che non ha evidentemente né titolo né veste per modificare la obbiettiva realtà delle cose.

« L'interrogante chiede anche ai ministri dell'interno e della sanità se, nella ipotesi quanto sopra risponda a verità, non ritengano di promuovere con un ispettore ministeriale una apposita inchiesta per accertare come si possa ragionevolmente giungere ad un errore materiale di così vaste proporzioni, postoché il metro è una misura certa, che viene a favorire le illecite ed illegittime speculazioni private con evidente danno della collettività nel cui interesse evidentemente fu

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

dal legislatore stabilita la distanza minima di cui agli articoli 2 e 24 del decreto legge n. 1706 del 1938.

(6997)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, sulle ragioni per le quali non è stata ancora pubblicata e resa operante la graduatoria dei vincitori del concorso per cancelliere e segretari giudiziari, concorso indetto nel 1956 ed espletato nel novembre 1958.

(6998)

« FOSCHINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere in che modo intenda provvedere, per evitare il disservizio che verrà a verificarsi negli uffici giudiziari, ai quali non è stata assegnata alcuna unità del personale di dattilografia ed a quelli cui è stata assegnata un'aliquota di gran lunga inferiore alle esigenze.

L'interrogante chiede inoltre se corrisponda a verità che il personale di dattilografia, attualmente in servizio, debba essere licenziato in applicazione dell'articolo 6 della legge n. 58 del 20 febbraio 1958 e se non creda utile provvedere alla proroga dell'articolo 99 del regio decreto legge 8 maggio 1924, n. 745, almeno fino a che tutti gli Uffici giudiziari non abbiano in assegnazione i necessari dattilografi, evitando in tal modo anche il licenziamento del personale di dattilografia attualmente in servizio.

(6999)

« GAGLIARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro allo scopo di conoscere lo stato della pratica relativo alla domanda di pensione di guerra inoltrata da Di Cecco Fiorino fu Gilberto, da Lama dei Peligni (Chieti), e quando la pratica stessa potrà essere definita.

(7000)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengano di sollecitare la liquidazione del canone dovuto ai comuni rivieraschi del Medio Sangro, a norma della legge 4 dicembre 1956 n. 1377, per l'impianto idroelettrico di Villa Santa Maria (Chieti), in considerazione che la relativa istruttoria è stata da tempo espletata dalla prefettura e dal genio civile di Chieti.

(7001)

« GASPARI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della difesa e delle poste e telecomunicazioni, per conoscere se il Governo si proponga di presentare un disegno di legge tendente all'abolizione dei « ruoli ad esaurimento » del personale civile delle telecomunicazioni, e cioè degli assistenti di aereologia e dei cartografi aereologi ed alla istituzione di un ruolo ordinario per il servizio delle telecomunicazioni, comprendente tutto il personale addetto ai servizi attinenti alle comunicazioni e all'assistenza al volo dell'aeronautica militare, con quel giusto trattamento giuridico ed economico che tale personale rivendica da tempo.

(7002)

« BERLINGUER, PINNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se nel programma di opere da ammettere al finanziamento con la legge 589 e 634, attualmente in elaborazione presso la Direzione generale dell'urbanistica e delle opere idriche e il Servizio acquedotti e fognature della Cassa per il Mezzogiorno, sia compresa la costruzione delle fognature e della rete idrica interna del comune di Quadri (Chieti).

« Infatti proprio nel corso dell'estate 1959 la Cassa provvederà a completare la costruzione del civico acquedotto di detto comune che però è sprovvisto della rete idrica interna e delle fognature.

(7003)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, onde conoscere se — in seguito alla violenta grandinata abbattutasi negli scorsi giorni in alcuni importanti centri agricoli della provincia di Venezia (Cavarzere, Villanova di Noale, Mirano e Chioggia) — non ritenga di disporre per un congruo aumento del contingente di grano recentemente assegnato, col tramite dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura, alla stessa provincia di Venezia in seguito agli eventi atmosferici verificatisi nello scorso anno 1958.

« L'interrogante confida che il ministro vorrà prendere in considerazione la presente richiesta considerato che i danni, specie alle colture granarie, debbono ritenersi particolarmente rilevanti in zone agricole per larga parte povere.

(7004)

« GAGLIARDI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se non ritengano di provvedere al sollecito finanziamento dei lavori di sistemazione idraulico connessa del fossato che interessa le contrade « Santa Giusta e Sabbioni » del comune di Lanciano (Chieti) e che convoglia tutte le acque di rifiuto del centro abitato e di una estesa zona montana nel Feltrino, allo scopo di limitare i notevoli danni che il dissesto idraulico di detto fossato arreca alle colture delle due frazioni interessate.

« Poiché tale zona ricade nel bacino montano del Feltrino il Genio civile di Chieti ebbe a comprendere i suddetti lavori di sistemazione idraulico connessa nel progetto di massima in data 1° ottobre 1955 che venne inviato, per i provvedimenti di competenza, al Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

(7005)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali alla famiglia dell'operaio Persoglio Tonino di Giovanni, da Roccascalegna (Chieti), deceduto durante i lavori di costruzione della centrale idroelettrica di Sant'Angelo in Altino della A.C.E.A., non è stato ancora corrisposto l'indennizzo di cinque milioni che, invece, è stato concesso da tempo alle famiglie degli altri operai deceduti nello stesso incidente.

(7006)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, allo scopo di conoscere se non ritenga di dovere intervenire presso il comitato di attuazione I.N.A.-Casa, perché nel programma di assestamento del piano relativo al secondo settennio, attualmente in elaborazione, venga ad essere compresa la costruzione di alcuni appartamenti nel comune di Roccascalegna (Chieti), inspiegabilmente escluso, malgrado il forte numero di aventi diritto all'assegnazione e la notevole disoccupazione locale, conseguente alla ultimazione dei lavori di costruzione della grande centrale idroelettrica di Sant'Angelo, dai programmi sin qui predisposti per la provincia di Chieti.

(7007)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere se non ritenga sia finalmente giunto il

momento di disporre il finanziamento del vicino acquedotto di Campli (Teramo), il cui progetto esecutivo fu presentato ai competenti organi della Cassa per il Mezzogiorno.

« Sembra che il progetto sia rimasto fermo in quanto la « Cassa » ne subordinerebbe il finanziamento alla adesione del comune di Campli al consorzio dell'acquedotto del Ruzzo, adesione che il sindaco non è riuscito e non riuscirà mai ad ottenere dal consiglio comunale che, per una estremamente negativa esperienza dello stesso genere, dovrebbe assumere un atteggiamento che sarebbe aspramente combattuto dalla intera popolazione e che avrebbe conseguenze politiche ed amministrative tali da costringere l'amministrazione comunale a rassegnare le dimissioni.

« L'interrogante spera, perciò, che la Cassa receda da una posizione che, se giustificabile in linea di principio, nel caso di specie appare assurda tanto più che si tratta di ripristinare un acquedotto a sé stante che non ha alcuna connessione con l'acquedotto consorziale del Ruzzo, che nessuna disposizione di legge, allo stato delle cose, potrebbe giustificare la richiesta della Cassa per l'adesione forzata del comune al consorzio del Ruzzo, che lo stato d'animo della popolazione trova giustificazione nelle disastrose conseguenze sorte dalla cessione di un altro impianto comunale.

(7008)

« GASPARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per ottenere l'assicurazione che le elezioni comunali a Fano (Pesaro) — dove sta ormai per scadere il termine massimo previsto dalla legge per il regime commissariale — saranno indette nel prossimo autunno, smentendo così le voci che già parlano di un nuovo rinvio.

(7009) « CORONA ACHILLE, BRODOLINI, SCHIAVETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se intenda provvedere ed in quale misura, all'erogazione del contributo dovuto dallo Stato all'istituto tecnico industriale « P. Paleocapa » di Bergamo, per attrezzatura aule e laboratori delle specializzazioni chimici industriali e chimici tintori e coloristi, come da piano di acquisto già approvato dal Dicastero.

« Nel 1958 il Ministero della pubblica istruzione avrebbe promesso, a tale proposito, un concorso in lire 73 milioni, eventualmente ripartito in più esercizi, ma successivamente il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

contributo sarebbe stato programmato in lire 25 milioni per una volta *tantum*.

« L'interrogante osserva che se i dati affidatigli rispondono ai reali intendimenti del Ministero, verrebbe posta in forse l'utilità della iniziativa voluta dalla gestione autonoma dell'istituto — col conforto di enti ed istituti di credito locali, nonché d'industriali e di privati cittadini, all'uopo sottoposti ad esborsi considerevoli — ed attuata con la costruzione di una sede di studi tecnici adeguata alle non comuni ma legittime esigenze della industriosa città di Bergamo.

(7010)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere:

a) i motivi che rendono inoperanti a tutt'oggi i decreti del Presidente della Repubblica 27 marzo 1956, n. 632 e 13 marzo 1957, n. 3631, con i quali venivano attribuiti al Consorzio di bonifica montana del Gargano gli interi territori dei comuni censuari montani di Ischitella, Carpino, Cagnano Varano e San Nicandro Garganico;

b) se siano fondate le voci di una sostituzione dell'attuale commissario governativo del consorzio di bonifica montana del Gargano, ispettore generale forestale dottor Antonio Latessa, con elemento scelto in base a criteri di carattere politico, ed in caso affermativo di conoscerne i motivi;

c) se non ritenga opportuno, nell'attuale fase formativa del consorzio di bonifica montana del Gargano, di soprassedere alla nomina di un nuovo commissario, in attesa della costituzione dell'assemblea dei consorziati, per la elezione delle cariche statutarie.

(7011)

« CAVALIERE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga di dover predisporre adeguati provvedimenti ed interventi a favore dei numerosi contadini della provincia di Foggia danneggiati dalle grandinate e piogge abbondanti abbattutesi sui raccolti nel corso di questo mese.

« Nei soli agri di San Severo, Torremaggiore, Apricena e San Paolo i danni ammontano ad oltre un miliardo di lire.

(7012)

« MAGNO, CONTE, KUNTZE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, in merito alla grave situazione prodottasi fra i

contadini di Zapponeta e Margherita di Savoia, in provincia di Foggia, in conseguenza della notevole contrazione delle richieste di carote e di patate e della caduta dei relativi prezzi.

Gli interroganti chiedono di conoscere come si intenda aiutare i contadini suddetti, molti dei quali sono sull'orlo della rovina.

(7013)

« MAGNO, KUNTZE, CONTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, sui seguenti fatti.

« L'opera valorizzazione Sila ebbe ad espropriare in base alla legge 12 maggio 1950, n. 230, il terreno « Colle Macchia » in Agro di Taverna (Catanzaro). Tale terreno fu tutto suddiviso tra i contadini aventi diritto alle assegnazioni ad eccezione della quota n. 1 rimasta in possesso dell'Opera.

« Ripetutamente gli assegnatari circostanti ebbero a richiedere che anche tale quota fosse loro assegnata ad integrazione del loro fabbisogno. I funzionari dell'opera valorizzazione Sila, centro di Racise, costantemente replicavano che la quota n. 1 sarebbe stata assegnata allorquando gli assegnatari avessero acquistato il bestiame al quale la quota avrebbe dovuto esser destinata per pascoli.

« Gli assegnatari, fidando su tale impegno, acquistavano tramite l'opera valorizzazione Sila le vacche e le conducevano e le conducevano al pascolo su tale quota.

« Pochi giorni fa, peraltro, si presentava sul posto il signor Gallo ed altri funzionari dell'opera valorizzazione Sila per consegnare la quota ad uso pascolo ad un incaricato del barone Mazza, grosso agrario del catanzarese, già espropriato dall'opera valorizzazione Sila.

« L'interrogante chiede se il ministro non intenda tempestivamente disporre che l'opera valorizzazione Sila, centro di Racise, voglia definitivamente consegnare la quota n. 1 del fondo « Colle Macchia » agli assegnatari di Taverna che ne hanno diritto e che si sono indebitati per l'acquisto di bestiame nella certezza di poterlo allevare fruendo del pascolo di detta quota, ricordando all'Opera stessa, oltre che i propri impegni, le sue funzioni istitutive di assistenza ai contadini e non di compiacente favoreggiamento ai baroni calabresi espropriati.

(7014)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e dei trasporti, per sapere se intendano promuovere la concessione ai pen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

sionati dello Stato di un numero maggiore di biglietti a prezzo ridotto per le percorrenze sulle ferrovie dello Stato, in luogo degli otto biglietti annualmente concessi e per cui vengono ad essere consentiti soltanto 4 viaggi, dato che per ciascun viaggio ne occorre uno per l'andata ed un altro per il ritorno.

« L'aspirazione ad ottenere più biglietti, proviene da molti pensionati che, a cagione dell'età avanzata, hanno necessità di spostarsi frequentemente per raggiungere luoghi di cura.

(7015) « SERVELLO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se intende mantenere la disposizione ministeriale che con foglio 3937 n.p. 2.0. in data 1° aprile 1939 veniva fatta pervenire, tramite l'intendenza di finanza di Siena, all'ufficio legale della federazione delle associazioni del clero in Italia.

« Tale disposizione esonerava dall'importo di fabbricazione tutti i mobili ad uso di culto e di servizio dei fedeli in Chiesa.

« Non esistendo nessuna disposizione successiva che abroghi la prefata, essa dovrebbe intendersi ancora vigente.

« Si chiede pertanto al ministro una chiara precisazione in merito.

(7016) « DAL CANTON MARIA PIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se è a conoscenza della difficile situazione di migliaia di ciechi civili che abilitati ad una professione rimangono senza posto di lavoro.

« Va rilevata la particolare situazione di quei ciechi, che dopo aver sostenuto regolari corsi di specializzazione, e dopo essersi sottoposti ad esami di abilitazione quali centralinisti e telefonisti hanno oggi la magra soddisfazione di dover constatare l'inutilità del loro sacrificio.

« Il cieco è sostenuto da una forza morale quando affronta il duro compito di imparare, accetta questo sforzo come uno spiraglio di « luce » per il suo domani che lo farà sentire ancora una persona utile, ma a questo fa riscontro la più tremenda depressione morale quando si accorge che la società lo respinge negandogli un posto di lavoro.

« Per queste ragioni, sociali e morali, gli interroganti chiedono di conoscere se il Presidente del Consiglio dei ministri intende prendere delle iniziative per dare una occu-

pazione socialmente utile a quei ciechi che hanno raggiunti i requisiti necessari a svolgere una professione.

(7017) « INVERNIZZI, BARBIERI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri degli affari esteri e dell'industria e commercio, per conoscere se rispondono a verità le notizie apparse su alcuni organi di stampa, secondo cui sarebbero in corso trattative per passare il Centro atomico di Ispra alle dipendenze dell'Euratom, distogliendo così tale centro dalla sua originaria funzione di ricerca sperimentale intesa a dare al nostro paese la necessaria autonomia in campo della nuova industria nucleare.

(7018) « MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere in base a quali criteri comparativi vengono attualmente reclutati gli aspiranti agenti di pubblica sicurezza, e per conoscere ancora quanti sono, divisi per provincia di origine, gli aspiranti agenti arruolati nel primo semestre del corrente anno 1959 e quanti ancora si prevede possano esserne arruolati nel secondo semestre.

(7019) « DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga opportuno prendere iniziativa di un provvedimento legislativo che possa consentire la assunzione in servizio nei ruoli della magistratura di quei candidati i quali parteciparono al concorso per 138 posti di uditore giudiziario, indetto con decreto del 21 dicembre 1955, e che, pur avendo riportato la idoneità non risultarono fra i vincitori nella graduatoria.

(7020) « CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra, riguardante Sammartino Michele di Antonio, nato a Sepino (Campobasso) il 20 novembre 1899.

(7021) « COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga di applicare nei confronti degli autotrasportatori per conto terzi il pagamento del-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

l'imposta generale sull'entrata mediante la forma dell'abbonamento, come ripetutamente è stato sollecitato dalla categoria interessata.

(7022) « MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica, riguardante il piano di ricostruzione del comune di Montenero Val Cocchiara (Campobasso) di cui ormai da troppi anni si parla.

(7023) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se è vero che la cooperativa edilizia Albanova di Padova, costituita nel luglio 1958 per la costruzione di alloggi tra pubblici dipendenti, ha inviato il 7 aprile 1959 una lettera ai soci del seguente tenore: « Preg. signore, la S.V. è invitata ad inviare a questa cooperativa la dichiarazione del parroco attestante i suoi sentimenti cristiani ». (f.to il Presidente);

e per conoscere se questa è condizione per aderire ad una cooperativa e per beneficiare delle sovvenzioni disposte con legge della Repubblica italiana.

(7024) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere l'elenco dei comuni, delle provincie e delle istituzioni pubbliche, di assistenza e beneficenza ai quali fu addebitata o è previsto l'addebito della percentuale di spesa per le opere di ripristino, di cui ai punti f) e g) delle leggi 10 gennaio 1952, n. 9, e 13 luglio 1957, n. 554, nonché i relativi singoli importi di addebito.

(7025) « VILLA GIOVANNI ORESTE, VACCHETTA, SULOTTO, MOSCATELLI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quando sarà assegnata alla dogana di Torino l'autogru promessa, in considerazione anche dei vantaggi che deriverebbero al servizio ferroviario dall'uso di tale congegno.

(7026) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga indispensabile l'immediata revoca della disposizione, giustificata dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato con la deficiente disponibilità di carri frigoriferi, in base alla

quale si prescrive che le richieste dei carri suddetti occorrenti per la provincia di Lecce debbono essere fatte pervenire alla direzione del circolo ferroviario di Bari con un anticipo di almeno ventiquattro ore.

« Ciò provoca un dispendio di tempo utile di circa tre giorni, che riesce esiziale per il commercio di esportazione dei deperibilissimi prodotti ortofrutticoli estivi, per cui appare necessario disporre invece che su Lecce siano sempre disponibili almeno due o tre carri frigoriferi, in modo che essi possano essere avviati al carico non appena richiesti ed essere immediatamente sostituiti con altri, evitando anche così soste dannose per il servizio.

(7027) « DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se le assunzioni di nuovo personale impiegatizio, recentemente fatte senza concorso dall'istituto nazionale della previdenza sociale, corrispondono alle disposizioni di legge in vigore, e per conoscere ancora quante sono le assunzioni che in tal modo sono state effettuate nell'ultimo trimestre, con indicazione delle mansioni e delle province di origine dei nuovi impiegati.

(7028) « DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere l'estensione dei terreni del comune di Macchiavalfortore (Campobasso), destinati ad essere espropriati per la costruzione dell'invaso del Fortore ed in quale misura e quando si pensa di risarcire i proprietari, che sono molto allarmati del danno, che verranno a subire per effetto dell'espropriazione, essendosi sparsa la voce che, fra l'altro, non si terrà conto delle migliorie e che il pagamento del danno avrà luogo tenendosi conto solo della situazione catastale.

(7029) « COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri del tesoro e dell'interno, per sapere se siano a conoscenza che, nella attuale ripresa dello sciopero dei bancari, da alcuni dirigenti delle banche di Cagliari, sono state esercitate nuove pressioni sugli scioperanti, anche più gravi di quelle denunciate dagli interroganti con una interrogazione relativa alla precedente fase dello sciopero stesso.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

« Nei giorni scorsi una delegazione unitaria di scioperanti ha documentato tali episodi al prefetto di Cagliari che ne avrà certamente informato il suo ministero.

« Si chiede se il Governo abbia, perciò e finalmente, svolto qualche azione onde si desista da tali sistemi che apertamente contrastano con la Costituzione della Repubblica e che sono stati deplorati anche dalla stampa più conformista.

(7030)

« BERLINGUER, PINNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali il sindaco di Verbania ha arbitrariamente allontanato dall'aula il consigliere comunale Carazzoni senza peraltro mettere regolarmente ai voti la proposta di espulsione, che avrebbe potuto permettere al Carazzoni di precisare le ragioni dell'intervento — peraltro legittimo, se in realtà il regime democratico vive in Italia — che avevano determinato fra i consiglieri di altra parte politica, e soprattutto comunisti, la cosiddetta atmosfera arroventata, di proposito invocata dal sindaco a giustificazione del suo inconsulto atto.

(7031)

« ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza dei seguenti fatti:

1°) che il sindaco e la maggioranza consiliare di centro destra del comune di Vieste (Foggia), rifiutano di discutere le dimissioni dalla carica dei consiglieri D'Onofrio Carmine, Marchetti Camillo e Mendolicchio Nicola, presentate dal primo il 26 novembre 1957, dal secondo il 25 febbraio 1958 e dal terzo il 5 febbraio 1959, perché trasferitisi nell'Italia del nord, rendendo in tal maniera impossibile la loro surroga a termini di legge;

2°) che tale atteggiamento è stato mantenuto anche di fronte ad ufficiale invito della minoranza a discutere dell'argomento, notificato a mezzo di ufficiale giudiziario fin dal febbraio 1959;

3°) che invece le dimissioni del consigliere D'Errico Giovannangelo, della maggioranza, presentate il 5 febbraio 1959, sono state immediatamente discusse, accettate, e si è già proceduto alla surroga dello stesso.

« Gli interroganti desiderano sapere se il ministro interrogato intende intervenire, perché il prefetto di Foggia intervenga finalmente per far rispettare anche a Vieste la legge.

(7032)

« CONTE, KUNTZE, MAGNO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza dell'anormale situazione amministrativa determinatasi nel comune di Sannicandro Garganico (Foggia).

« In tale comune di 17.000 abitanti si è formata una maggioranza consiliare formata di 4 indipendenti e di 12 democristiani, su trenta consiglieri assegnati. Siccome però i consiglieri democristiani non intendono dividere le responsabilità dell'amministrazione con gli indipendenti hanno eletto costoro sindaco ed assessori, ma non hanno permesso l'elezione di alcuno dei loro. D'altra parte, gli assessori assegnati essendo 6 oltre il sindaco, hanno pensato di eleggere tre della minoranza, che si dimisero immediatamente, più di due anni fa.

« Da allora, col semplice trucco di ignorare le dimissioni degli assessori, si va avanti con una amministrazione composta dal solo sindaco e da tre assessori, e malgrado le ripetute segnalazioni e ricorsi fatti ai vari prefetti che si sono succeduti a Foggia, questa situazione non ha potuto essere sanata.

« Gli interroganti desiderano sapere se il ministro intende intervenire, per riportare la normalità nell'amministrazione di San Nicandro, e cioè il pieno rispetto della legge.

(7033)

« CONTE, KUNTZE, MAGNO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e del tesoro, per sapere se sono a conoscenza della eccezionale offensiva di atti ingiuntivi, pignoramenti e sequestri conservativi, scatenata in questi giorni dal consorzio agrario, dalle esattorie comunali, dalle banche e dall'Ente di Riforma in provincia di Foggia, ai danni dei contadini, colpevoli solo di aver subito una serie di pessime annate, di avere in prospettiva anche quest'anno un cattivo raccolto.

« Essi chiedono altresì se i ministri interrogati sanno che questa valanga di esecuzioni, molto spesso assolutamente ingiustificate, grava di tali spese i contadini, da risultarne più che raddoppiato il loro debito complessivo, e da metterli in condizioni di non poter soddisfare mai più i propri impegni. In questa maniera la crisi da cui sono travagliati si risolve per molti di essi nella rovina completa.

« Gli interroganti desiderano ancora sapere se i ministri interrogati intendano prendere dei provvedimenti per evitare tale completa rovina di una classe tanto benemerita, ed in caso di risposta affermativa, quali.

(7034)

« CONTE, MAGNO, KUNTZE ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda accogliere con sollecitudine la domanda di contributo avanzata dall'amministrazione comunale di Novi Ligure per la costruzione di una casa d'abitazione per i propri dipendenti salariati, come da progetto dell'importo di lire 25 milioni approvato dal Provveditorato regionale alle opere pubbliche del Piemonte e inviato al Ministero dei lavori pubblici in data 5 novembre 1958, n. 27371.

« Gli interroganti, nel ricordare che i dipendenti interessati attendono ormai da anni una casa decorosa, rappresentano la necessità che tale attesa venga soddisfatta con urgenza.

(7035) « VILLA GIOVANNI ORESTE, AUDISIO, ANGELINO PAOLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza dei gravissimi danni provocati ai raccolti dalla grandinata caduta nei comuni di Torricella, Sant'Egidio e Civitella in provincia di Teramo;

per conoscere i provvedimenti presi o che intende prendere a favore dei piccoli coltivatori colpiti da tale sciagura.

(7036) « DI PAOLANTONIO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

ARENELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

ARENELLA. Mi permetto di pregarla, signor Presidente, di sollecitare il Governo a rispondere alla interrogazione riguardante il comune di Sant'Antimo, in provincia di Napoli, da me presentata sei mesi fa.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

La seduta termina alle 21.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

CAPPUGI ed altri: Modifica delle norme sullo stato giuridico e sul trattamento economico degli operai statali (124);

CAPPUGI ed altri: Modifiche allo stato giuridico ed al trattamento economico dei salariati dello Stato pagati per tutti i giorni dell'anno (225);

MACRELLI: Norme sullo stato giuridico dei salariati dello Stato (265);

COLASANTO ed altri: Sistemazione di talune situazioni concernenti il personale salariato o subalterno delle amministrazioni dello Stato (452);

FABBI ed altri: Estensione al personale operaio delle Amministrazioni dello Stato, anche con ordinamento autonomo, delle disposizioni legislative dell'opera di previdenza (640);

NOVELLA ed altri: Statuto degli operai dello Stato (871).

2. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834) — *Relatore:* Amodio.

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (828) — *Relatori:* Pintus, per la maggioranza; Pajetta Giuliano e Rossi Maria Maddalena, di minoranza.

3. — *Discussione della proposta di legge:*

SEGNI e ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale (32) — *Relatore:* Baldelli.

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 (506) — *Relatore:* Cantalupo;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 (560) — *Relatore:* Brusasca;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (537) — *Relatore:* Vedovato;

Adesione allo Statuto del Centro internazionale di studi per la conservazione ed il re-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1959

stauro dei beni culturali, adottato a New Delhi dalla Conferenza generale dell'U.N.E.S.C.O. nella sua IX Sessione, ratifica dell'Accordo tra l'Italia e l'U.N.E.S.C.O. per disciplinare l'istituzione e lo statuto giuridico del Centro suddetto sul territorio italiano, concluso a Parigi il 27 aprile 1957 ed esecuzione dello Statuto e dell'Accordo suddetti (541) — *Relatore*: Vedovato;

Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni (*Urgenza*) (714) — *Relatore*: Vicentini;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (549) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

Votazione per l'elezione di tre rappresentanti nella Assemblea Parlamentare Europea.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI