

CDLXXXII.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 1° GIUGNO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno e proposte di legge (Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa):		PETRUCCHI	19050
PRESIDENTE	19023	MAROTTA	19059
Proposte di legge (Annunzio):		ARATA	19062
PRESIDENTE	19024	FACCHIN	19065
Proposta di legge (Deferimento a Commissione in sede legislativa):		RESTA	19066
PRESIDENTE	19024	Disegni di legge (Presentazione):	
Disegni di legge (Seguito della discussione):		D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i> . .	19042
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 (1063). — Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51 (1064). — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51. (1220)	19024	PRESIDENTE	14042 19068
PRESIDENTE	19024	ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> .	19068
COLASANTO	19027	Interrogazioni (Annunzio):	
CUTTITTA	19032	PRESIDENTE	19068
MELIS	19034		
REGGIO D'ACI	19036		
PERRONE CAPANO	19038		
BALDASSARI	19042		
DE MARIA	19043		
MAZZALI	19045		
CAPALOZZA	19047		
MAZZA	19049		

La seduta comincia alle 16.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(E approvato).

Approvazione di un disegno e di una proposta di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dall'VIII Commissione (*Trasporti*):

« Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

fino alla concorrenza di lire 25 miliardi per opere patrimoniali » (*Approvato dal Senato*) (1228);

dall'XI Commissione (Lavoro):

proposta di legge d'iniziativa dei senatori VARRIALE e BENEDETTI LUIGI: « Istituzione negli organici degli ospedali e degli istituti fisioterapici di un posto di massaggiatore, da conferire agli abilitati da scuole autorizzate di massaggio, con preferenza ai ciechi » (*Approvata dalla XI Commissione permanente del Senato*) (1153).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa parlamentare:

dal deputato Lucifredi:

« Ricostituzione del comune di Canepa, in provincia di Genova » (1326);

dai deputati Monticelli e Foderaro:

« Per la determinazione del carico dei contributi unificati nella mezzadria e colonia parziaria » (1327);

dai deputati Bontade Margherita e D'Ambrosio:

« Modifica dell'articolo 3 della legge 4 aprile 1950, n. 224, concernente il riordinamento dei ruoli del personale delle Segreterie universitarie » (1329).

Avendo i proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le tre proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti, la prima in sede legislativa.

Altra proposta di legge è stata presentata dal deputato Cappugi:

« Provvedimento a favore degli agenti anziani delle ferrovie dello Stato, aventi qualifiche degli Uffici ed utilizzati in mansioni di concetto » (1328).

Sarà stampata e distribuita. A norma dell'articolo 133 del regolamento, poiché essa importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Deferimento di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che, nella sua riunione del 31 maggio, la IV Commissione permanente ha deliberato di chiedere che la

proposta di legge del deputato ANGELINI (numero 1143): « Modificazioni al regio decreto 11 gennaio 1923, n. 192, istitutivo di una tassa sui marmi escavati nel territorio dei comuni di Pietrasanta, Seravezza e Stazzema », già ad essa deferita in sede referente, le sia assegnata in sede legislativa.

Se non vi sono osservazioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile.

Come la Camera ricorda, ieri sera è stata chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

L'onorevole Colasanto ha facoltà di svolgere i seguenti ordini del giorno, firmati anche dagli onorevoli Notarianni, Troisi, Firrao, Monterisi, Improta, De Meo, Riccio, Liguori, Mazza, Sciaudone, Ricciardi, Semeraro Gabriele, Caccuri, Titomanlio Vittoria, D'Ambrosio, Codacci Pisanelli, Rocco, De Michele, Leonetti, Marotta, Numeroso, Salerno, Sullo, Leone, Corbino, Moro Gerolamo Lino, il primo; dagli onorevoli: Leone, Notarianni, Amatucci, Numeroso, Chatrian, Rapelli, Bontade Margherita, Caccuri, Salvatore, Firrao, Semeraro Gabriele, Coppa, Leonetti, Gatto, De Palma, Cappugi, Pallenzona, Caserta, Repossi, Troisi, Rocco, Sciaudone, Ricciardi, Morelli, Roselli, Storch, Riccio, Liguori, Latanza, De Michele, Guerrieri Filippo, Moro Aldo, il secondo, e dagli onorevoli: D'Ambrosio, Rocco, Leonetti, Troisi, Chatrian, Titomanlio Vittoria, Rapelli, Notarianni, Pallenzona, il terzo:

« La Camera,

convinta che la solidarietà nazionale, e lo stesso interesse delle regioni meno disagiate, esige che la politica di aiuto alle cosiddette zone depresse si estrinsechi non soltanto con leggi speciali, ma, pur anche, e principalmente, con un preciso coerente indirizzo di tutte le amministrazioni dello Stato nell'applicazione delle leggi ordinarie;

rilevato che la scarsissima efficienza dei mezzi di trasporto ostacola grandemente, se non pregiudizialmente, lo sviluppo economico

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

ed il miglioramento sociale del Mezzogiorno e che, in alcune voci del bilancio ordinario del Ministero dei trasporti, come quella delle nuove elettrificazioni, si continua a dare precedenza ai bisogni di altre regioni, trascurando gli interessi del sud,

invita il Governo

a predisporre d'urgenza i provvedimenti necessari per potenziare e modernizzare i trasporti pubblici di ogni genere, nelle regioni meridionali, con particolare riguardo ai mezzi più economici, ed a provvedere, in particolare:

1°) alla elettrificazione della linea Battipaglia-Taranto, non compresa nel programma triennale predisposto dall'Amministrazione ferroviaria, e, d'altra parte, necessaria per il potenziamento delle linee, per la possibilità di nuovi instradamenti che alleggerirebbero la Reggio Calabria-Battipaglia e la Foggia-Caserta, e per portare un soffio di nuova vita nella Lucania, che offre anche possibilità di produzione economica di energia elettrica, con utilizzazione delle sue ligniti;

2°) a costruire il nuovo fabbricato viaggiatori di Napoli ed a sistemare quella stazione, ridotta ormai ad essere la più scomoda e la meno decorosa di tutte le grandi stazioni d'Italia;

3°) ad accelerare il completamento dei lavori e delle forniture occorrenti per la sollecita messa in esercizio delle ferrovie secondarie meridionali, in cui si è disposta od iniziata la costruzione, come la Circumflegrea, la Bari-Barletta, la Capua-Piedimonte ed altre;

4°) ad intervenire per migliorare e rendere rispondenti ai tempi i trasporti viaggiatori dalle Isole partenopee e dai Comuni a nord di Napoli, al centro di quella metropoli;

5°) a ripristinare specialissime riduzioni di viaggi festivi per grandi comitive di lavoratori, in analogia a quanto già praticato per i cosiddetti treni popolari;

6°) a rivedere le tariffe ferroviarie per trasporto merci, considerando che la conformazione geografica ed economica del Paese, per lo sviluppo di migliori condizioni di vita nel Sud, senza ricorrere a criteri di autarchia regionali, esige grandi facilitazioni per i trasporti dei prodotti industriali semilavorati che dal Nord affluiscono al Mezzogiorno e, per i prodotti agricoli, grezzi o lavorati, che, dal Sud sono diretti verso le regioni settentrionali o verso i valichi alpini »;

« La Camera, considerato:

1°) che la crisi attuale della pesca italiana danneggia gravemente l'economia e l'alimentazione del paese, mentre impoverisce sino alla fame 110.000 pescatori con carico familiare complessivo di oltre mezzo milione di persone;

2°) che tale crisi dipende in gran parte da:

a) mancanza di un organismo governativo unico che sovrintenda a tutte le attività peschereccio, ora curate da amministrazioni diverse operanti senza collegamento e spesso in contrasto fra loro;

b) insufficiente disciplina dell'attività produttiva specialmente per quanto riguarda la salvaguardia del novellame e l'insufficiente repressione della pesca abusiva e di frodo;

c) preclusione ai nostri pescatori di vaste zone di mare in cui operavano da secoli, e difficoltà derivanti dal fondo marino ancora ingombro di relitti di ogni genere e dall'incompleto sminamento delle acque, dato che per la pesca non basta rastrellare le mine ancorate, ma occorre rimuovere anche quelle galleggianti e quelle poggiate sul fondo che vengono tirate a galla dalle reti con le note luttuose conseguenze;

d) inefficienza di mezzi appropriati sia pel naviglio raffazzonato, armato alla meglio nell'immediato dopo guerra, e non rinnovato, sia per i « mestieri » antiquati adoperati da una parte dei pescatori con rivalità e forti contrasti con quelli che si servono di mezzi più efficienti e più moderni;

e) mancanza di una efficace organizzazione del credito peschereccio che deve operare anche per le piccole aziende, mancanza di aiuti del C.I.R.-E.R.P. e dello Stato per ripristinare e rimodernare i mezzi di pesca;

f) mancanza di assistenza e previdenza sociale per i pescatori che pur meritano la solidarietà nazionale;

g) alto costo dei carburanti e dei materiali per reti, attrezzi ed apparecchi di bordo, ed eccessiva pressione fiscale;

h) scarsa diffusione della refrigerazione, deficienze varie e forte speculazione esistente sia nella distribuzione del prodotto ittico che raggiunge solo centri limitati; sia nei mercati con la conseguenza che i prezzi di consumo risultano del 200 e 300 per cento superiori a quelli realizzati dai pescatori;

i) liberalizzazione indiscriminata delle importazioni di pesce fresco e conservato e deficiente attrezzatura nazionale di conserva-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

zione delle quantità non assorbite a prezzo equo dal consumo;

7) indirizzo esclusivamente scientifico degli istituti talassobiologici che dovrebbero curare anche studi ed esperienze utili per la pesca,

invita il Governo

a provvedere nei limiti della propria competenza ed a predisporre di urgenza i provvedimenti legislativi, atti ad ovviare gli inconvenienti lamentati e riguardanti in particolare:

1°) la istituzione di un Commissariato per la pesca e subordinatamente di una apposita Direzione generale del Ministero della marina mercantile, che sovrintenda a tutta l'attività peschereccia e sia obbligata a concordare col Ministero dell'agricoltura e foreste i provvedimenti e gli indirizzi di azioni che interferiscono sulle bonifiche in genere e con le altre amministrazioni quanto possa eventualmente loro interessare. Utilizzando personale esuberante in altri compiti od in altre amministrazioni, detto Commissariato dovrebbe avere articolazioni periferiche ed il centro servizi per i pescatori e relativa assistenza, pel naviglio, per i mezzi tecnici, per i mercati e la parte economica in genere, per gli studi talassografici e biologici;

2°) l'aggiornamento della disciplina della pesca con aggravamento delle pene ai trasgressori e dotazione di lancia guardapesca a tutte le Capitanerie, per le necessarie repressioni;

3°) l'intensificazione delle trattative per ridare libertà di lavoro ai pescatori italiani sui loro banchi tradizionali e specialmente sulla costa orientale Adriatica, e nelle acque della Corsica, del Canale di Sicilia, dell'Algeria e della Tunisia;

4°) lo sminamento delle acque in ordine agli interessi della pesca e quindi sgombrando i fondali da mine, bombe e proiettili adagiati sul fondo del mare;

5°) una nuova disciplina del credito peschereccio distinguendolo in tre settori: impianto ed esercizio per la pesca oceanica, impianto per la pesca mediterranea industriale, rinnovamento dei mezzi ed esercizio della piccola pesca; concorso dei fondi E.R.P. per tali crediti e per i contributi agli enti economici (compagnie e cooperative di pesca) per sostituire ai vecchi « mestieri » mezzi più progrediti e più efficaci di cattura; concessione di sussidi analoghi a quelli stabiliti dalla legge Saragat per rinnovo del naviglio;

6°) l'estensione ai pescatori delle diverse forme di previdenza ed assistenza godute

dalle altre categorie di lavoratori, secondo uno schema presentato sin dal 28 marzo 1949 al Ministero del lavoro;

7°) la diminuzione dei prezzi e l'organizzazione della distribuzione dei carburanti e lubrificanti necessari alla pesca meccanica, e degli altri mezzi d'opera occorrenti alla pesca in genere;

8°) la revisione del regime fiscale per le piccole e medie aziende, passando la imposta di ricchezza mobile dalla B alla C/1 ed abolendo sul pesce l'I.G.E. ed i dazi *ad valorem*;

9°) la nuova disciplina dei mercati di prodotti ittici, riducendo trattenute e balzelli, sviluppando la refrigerazione, organizzando i trasporti anche con carri refrigeranti ed in modo da far pervenire il pesce fresco in tutti i comuni importanti, e dando i mercati stessi in gestione ad enti economici dei produttori che potrebbero anche gestire il piccolo credito di esercizio;

10°) la regolamentazione delle importazioni ittiche, con tariffa doganale e licenze per quanto riguarda il pesce fresco, salato e sott'olio, mantenendo libero il commercio dei baccalari; il miglioramento del prezzo della banda stagnata per tutti e del sale per le industrie del continente per metterle nelle stesse condizioni delle consorelle siciliane;

11°) la riforma completa degli istituti scientifici che si occupano dello studio del mare e della sua fauna (Comitato talassografico, Istituto centrale idrobiologico, osservatori di pesca e istituti idrobiologici) investendoli anche di ricerche utili per la produzione, come quelle sullo spopolamento di alcune acque, sulle migrazioni del pesce turchino e del tonno, sulle fluttuazioni di alcune specie di grande consumo come il melù, gli scampi, i gamberi rossi, ecc.;

12°) lo stanziamento dei fondi indispensabili per quanto sopra richiesto, considerando che almeno per i primi cinque anni occorrono circa 900 milioni annui per contributi rinnovamento naviglio ed attrezzi, campagne esplorative, istruzione professionale, contributi case dei pescatori, naviglio guardapesca ed esigenze varie »;

« La Camera,

riconosciuta l'opportunità di migliorare la situazione del lavoro portuale in genere e di quello di Napoli in specie,

invita il Governo:

1°) a garantire la libertà sindacale dei lavoratori, mettendo tutte le organizzazioni in pari condizioni rispetto alla gestione della Cassa centrale integrazione guadagni ed ai

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

contributi che si versano all'Istituto nazionale assicurazioni malattie;

2°) a conservare, migliorandone il funzionamento democratico, l'ordinamento delle compagnie portuali, pur non mancando di aiutare e disciplinare, ove già esistano, i nuclei di lavoratori portuali da tempo costituiti in cooperativa;

3°) a favorire l'assunzione di lavoro di carico e scarico merci direttamente dalle compagnie o dalle cooperative, per sopprimere o ridurre indebiti utili di imprese assuntrici o ridurre indebiti utili di imprese assuntrici di tali lavori, che devono necessariamente esplicarsi dai lavoratori riuniti nei suddetti enti economici;

4°) ad evitare che, sotto la spinta di interessi particolari, siano convalidati o mantenuti in carica consoli ed amministratori di compagnie, comunque, in attesa di giudizio, specialmente se le loro imputazioni dipendono dall'azione svolta proprio nelle suddette cariche;

5° ad abolire l'ente autonomo del porto di Napoli, sostituendolo con appropriato consorzio, come già praticasi per altri importantissimi centri marittimi, ed, in linea subordinata, a modificare lo statuto dell'ente immettendo nel relativo consiglio di amministrazione i rappresentanti di tutti gli interessi che gravitano nel porto e specialmente di tutte le organizzazioni di lavoratori ».

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, cercherò di essere telegrafico rimettendomi agli ordini del giorno per quanto non dirò.

Essendo tutti di accordo su un indirizzo politico favorevole alle cosiddette zone depresse, prego l'onorevole ministro di tener conto della necessità che ciò sia messo in atto dagli organi della sua Amministrazione, per evitare che, nell'applicazione delle leggi ordinarie, al Mezzogiorno si tolga molto più di quanto non venga dato dalle leggi speciali.

In ogni opera che si va facendo nella situazione attuale del paese, dobbiamo considerare l'utilità derivante dall'opera compiuta, e quella pertinente alla quantità di lavoro che va alle diverse regioni, tutte anelanti a sanare la piaga della disoccupazione.

Nel disporre opere pubbliche per Mezzogiorno, come nelle assegnazioni di lavoro alle industrie del sud, bisogna considerare quale è la quantità effettiva di manodopera che per ogni singolo appalto danno le diverse regioni, considerando le forniture o sub-forniture di semi-lavorati, di oggetti di arredamento e di accessori che vengono fatte, da industrie di

regioni diverse da quelle a cui si assegna il lavoro o la fornitura. Così, ad esempio, per una carrozza ferroviaria, costruita nel sud, se il nord ha fornito semilavorati, lamiere, stoffe, finimenti ed altro si può valutare che della intera manodopera occorrente per tutte le trasformazioni, dalla materia prima alla carrozza finita, solo circa metà è data dal mezzogiorno. Proprio per le ferrovie abbiamo fatto una legge con cui si stanziavano venti miliardi per lavori nel mezzogiorno. Di questi dieci si sono dispersi per istrada, e degli altri 10 solo 2 o 3 fluiranno a beneficio dei lavoratori del sud perchè quando si parla di apparati centrali, e di altri impianti delicati, le nostre regioni forniscono quasi solo manovalanza per la messa in opera di macchine, di materiali lavorati e di apparecchiature costruite nel nord e sistemate *in loco* dagli stessi operai, specializzati, delle fabbriche di origine.

Necessità quindi che tutta l'amministrazione del Ministero dei trasporti segua un indirizzo che tenda ad agevolare effettivamente il Mezzogiorno ed a considerare le esigenze del lavoro meridionale, tenendo conto delle considerazioni fatte sullo effettivo impiego di manodopera.

Nel programma dei 175 miliardi di lavori patrimoniali da eseguire nel prossimo triennio, che poi dovrebbero elevarsi a 300, secondo le informazioni della stampa, non ci è facile determinare per quasi tutte le voci la distribuzione regionale della spesa e delle opere da compiere.

I casi individuabili dalla relazione dell'onorevole Monticelli, come quelli dei fabbricati alloggi e delle elettrificazioni, presentano forti sperequazioni a danno, specialmente, del Mezzogiorno continentale.

Per le elettrificazioni, i criteri classici danno la precedenza a linee con molte gallerie e con profilo accidentato.

La Battipaglia-Potenza, sotto questo aspetto, ha diritto di precedenza rispetto ad altre linee.

Si parla della necessità di snellire il traffico della linea tirrenica, si parla dei lavori da fare sulla linea jonica per alleggerire la tirrenica mercé altri istradamenti; ma quando ci si trova di fronte alla congestione del valico Benevento-Foggia ed alla scarsa potenzialità della Taranto-Battipaglia, dobbiamo comprendere la necessità che i lavori di elettrificazione di quest'ultima linea abbiano la priorità. I tecnici diranno al ministro che questa linea non è facilmente elettrificabile senza molti adattamenti e am-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

modernamenti; ma si è parlato di un programma triennale di lavori. Allora si può cominciare subito con la parte preparatoria e con i rafforzamenti e gli ampliamenti necessari di stazioni e piazzali. Gli adattamenti di cui hanno bisogno le gallerie fra Sicignano e Tito, non presentano, per l'elettrificazione, difficoltà superiori a quelle superate altrove dai valenti tecnici ferroviari. D'altra parte in queste gallerie, la trazione a vapore nel 1944 causò centinaia di morti per asfissia in occasione di un incidente che fermò un treno.

Se si vuol portare un soffio di vita nuova nella Lucania, non dimentichiamo che l'elettrificazione, anche con i suoi impianti e magari con i suoi fabbricati alloggi, porterebbe, in quella regione, un esempio di vita operaia più consona ai nostri tempi. Attraverso i conduttori elettrici passa il progresso.

Addivenendosi poi al concetto di costruire per l'amministrazione ferroviaria una grande centrale termica alimentabile con le ligniti lucane, si alleggerirebbe l'attuale carenza meridionale di energia e si diminuirebbero le forniture alle ferrovie di energia prodotta dalle società private; con ulteriore vantaggio per l'industrializzazione del Mezzogiorno.

Comunque, anche in questo programma straordinario, teniamo conto dell'indirizzo generale politico su cui siamo tutti d'accordo e teniamo anche conto della quantità di lavoro che si dà ai lavoratori del sud, poiché neppure da quest'ultima esigenza dobbiamo prescindere.

Pel fabbricato viaggiatori di Napoli, si è detto ripetutamente, onorevole Ministro, di miliardi stanziati all'uopo; ma nulla si è fatto. Io vorrei che ella visitasse questa stazione; si accorgerebbe che scendendo dal treno, sui marciapiedi non si ha la possibilità di schivare la pioggia; né quella di non infangarsi. E questo in una città che è in fondo una porta di casa del nostro paese oltre che la metropoli del Mezzogiorno.

Sembra che, più di un anno fa, venisse stanziato un miliardo per questa opera; ma pare che sia stato successivamente stornato per altri bisogni.

Occorre provvedere a questa stazione che è ormai la meno decorosa di tutte le grandi stazioni italiane.

Una parola debbo dire ancora sulle comunicazioni tra Napoli e i comuni circumvicini, del nord e delle isole, comunicazioni che sono deficientissime. Se ella, onorevole ministro, si trovasse sul posto nelle prime ore del mattino, vedrebbe scene penose per

il modo con cui viaggiano forti masse operaie che a Napoli si recano pel lavoro quotidiano e che hanno bisogno di essere aiutate. E questo si verifica, come prima dicevo, nella capitale del Mezzogiorno. Non mi dilungo, per mancanza di tempo, sulla necessità di ultimare la circumflegrea, la Bari-Barletta e le altre linee secondarie del sud.

Ritengo poi necessario, man mano che la situazione si va normalizzando, dare anche ai lavoratori la possibilità di spostarsi, nei giorni festivi, per motivi turistici. È necessario cioè ripristinare qualche cosa che si avvicini ai cosiddetti treni popolari di una volta.

Se poi vogliamo pensare veramente all'industrializzazione del sud, non dobbiamo trascurare una adeguata politica dei trasporti dei semilavorati e dei prodotti agricoli grezzi o lavorati.

La configurazione del paese è tale che non possiamo prescindere da tariffe adeguatamente preferenziali per certi trasporti longitudinali. Se i semilavorati devono trasportarsi da Milano a Bari o a Napoli o, peggio ancora, a Messina, con le attuali alte tariffe ferroviarie comprenderete che non si riuscirà mai a creare nel Mezzogiorno l'ambiente adatto per l'industrializzazione. Il costo dei materiali semilavorati consegnati nello stabilimento non può essere molto superiore a quello di altre regioni se si vogliono imprese vitali. Per ottenere ciò con le attuali tariffe, si dovrebbe andare verso criteri di autarchia regionale; si dovrebbero impiantare nel sud produzioni esistenti altrove e sufficienti per tutti; ma ciò sarebbe contro l'interesse dell'economia generale del paese.

Questo problema delle tariffe dei trasporti longitudinali va considerato anche sotto il profilo politico e sociale, per diminuire certi inconvenienti derivanti dalla configurazione dell'Italia. Riassumendo, si chiede che vengano stabilite facilitazioni per i semilavorati che dal nord si trasportano al sud e per i prodotti agricoli grezzi o lavorati che dal sud si spediscono al nord o verso i valichi alpini.

Ricordo che già in passato esistevano, in misura notevole, riduzioni del genere; come quelle sulle paste alimentari della provincia di Napoli.

Dopo di che, pur mantenendomi, come ho promesso, nello stile telegrafico, passerò brevemente agli altri due ordini del giorno.

Il primo riguarda la pesca ed i pescatori. Il nostro paese è attualmente in un vero mare di guai. E la triste eredità del passato

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

fa soffrire particolarmente i lavoratori. Disponiamo di pochi mezzi, mentre abbiamo tante categorie che hanno veramente bisogno. Ma se non possiamo soddisfare tutti, dobbiamo graduare gli interventi alle necessità dei singoli gruppi sociali e ad un criterio di giustizia distributiva dei sacrifici e dei benefici.

Vi è la categoria dei pescatori che muore letteralmente di fame. Io vi prego, onorevoli colleghi, di andare per esempio a Procida, a Ischia, o nella penisola sorrentina, cioè in magnifici posti di villeggiatura, per vedere come vive questa gente, che è attualmente vittima di una grande serie di guai, derivanti dalla guerra, dall'indirizzo politico seguito nei loro riguardi, dalla natura del loro lavoro e perfino dalla diminuita pescosità delle nostre coste. A me sembra che la collettività nazionale abbia il dovere di venire incontro a questa categoria, e ad essa prima che ad altre o ad altri gruppi.

Giorni fa dicevo ad alcuni pescatori, che mi chiedevano determinati aiuti qualificandosi come rappresentanti della categoria più diseredata, come potete lamentarvi di fronte alle 30.000 o alle 25.000 lire mensili degli impiegati statali e ad altri lavoratori ancora più disagiati? Ed essi mi rispondevano: Noi ragioniamo così: il disoccupato prende il sussidio di disoccupazione, il bracciante agricolo ha la fortuna di lavorare cento giornate all'anno anche con scarsissima mercede; ma noi siamo al disotto di tutti. E dicevano il vero. Questa categoria ha il diritto di essere aiutata.

Perciò, io prego il Governo di prendere in benevola considerazione quanto esposto nel mio ordine del giorno e quando vado dicendo. Onorevole ministro, noi dobbiamo poter dire a questa gente che lo Stato si interessa di loro. Dobbiamo porre lo Stato anche al servizio di questa povera gente che non sa a chi rivolgersi in caso di bisogno, perchè gli stessi organi statali rimbalzano il richiedente dall'uno all'altro ufficio fino a che, sgomento, rinuncia a quanto sperava di ottenere. Per i poveri pescatori, quasi tutti analfabeti, noi dobbiamo predisporre uno sportello, un ufficio dove possano ricevere tutta l'assistenza di cui hanno bisogno senza costringerli a trattare col ministero A o con l'ufficio B. Il poveretto che ha bisogno di qualche cosa deve sapere a quale porta bussare, dove rivolgersi. E questa esigenza umana anche da sola basterebbe a perorare la unificazione dei servizi della pesca.

Nel mio ordine del giorno ho parlato di un commissariato o di una direzione generale;

non insisto sull'una o sull'altra forma. Si concordi con chi si deve; ma facciamo in modo che questa unificazione si realizzi. In questo settore vi sono interessi di vari ministeri; ma tanti fatti umani, per la loro complessità non sono facilmente catalogabili. E pure si incasellano. Tante attività riguardano diversi ministeri, eppure vengono curate da uno solo, almeno nei riguardi del singolo cittadino. Anche in questo campo si mettano d'accordo i vari ministeri e si unifichino tutti i servizi della pesca e dei pescatori.

Vuol dire che un certo provvedimento dovrà essere fatto d'accordo col Ministero dell'agricoltura; un secondo, come quello dei mercati del pesce, con quello degli interni, un terzo con qualsiasi altro ministero. L'interessante è, come anzidetto, che ci sia un ufficio al quale questa povera gente possa rivolgersi per tutte le sue necessità. Sarà quest'ufficio il portavoce ed il presidio di tutte le esigenze e di tutti i doveri dello Stato e quindi della comunità nazionale. Sarà quest'ufficio a concordare la sua azione con le diverse amministrazioni statali.

Si è venuto incontro a tante esigenze attraverso i fondi E. R. P., attraverso prestiti e agevolazioni di credito; veniamo incontro anche ai pescatori; anche con questi mezzi.

A proposito del credito noi preghiamo gli amici che stanno sui banchi del Governo di interessarsi affinché venga facilitato il piccolo credito peschereccio, con istituti analoghi a quelli del credito fondiario ed agrario.

Ma, badate, parlo del piccolo credito perchè abbiamo bisogno veramente che, in certe situazioni, vi sia quella tale banca o quella tale succursale di banca che possa prestare anche 5 o 10 mila lire ad un poveretto, senza mesi di istruttorie e montagne di carte che un pescatore può scrivere solo a mezzo di qualche avvocato.

Napoli ha una tradizione gloriosa negli scopi della fondazione del suo banco. Ebbene, a Napoli siamo in condizione che si riesce più facilmente ad avere un finanziamento di 100 milioni o di mezzo miliardo, anziché un prestito di 10 o 15 mila lire!

In questi casi non è soltanto questione di dare e di avere; occorre considerare un problema umano. E se ad un certo momento un grande istituto bancario dovesse, nel piccolo credito, rischiare di perdere qualche cosa, rischi per non venir meno alla missione per la quale fu creato.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Per potenziare la pesca occorrono sussidi e prestiti per rimodernare e migliorare il naviglio ed i mezzi di opera.

Necessita inoltre che il Ministero degli esteri (e il Ministero della marina mercantile preme sul Ministero degli esteri) si interessi effettivamente affinché i nostri pescatori riabbiano i banchi di pesca sui quali i loro antenati hanno sempre lavorato. Intendo riferirmi a tutta la costa orientale dell'Adriatico, al canale di Sicilia, alla Tunisia, all'Algeria. Le trattative da parte del Ministero degli esteri non siano condotte senza sentire gli organi tecnici, per evitare errori.

E queste trattative siano affrontate e condotte con maggior fermezza, per raggiungere risultati concreti.

Un altro problema, onorevole ministro, è quello della organizzazione dei mercati. Di fronte ad una categoria tanto povera, non si può prescindere dalla necessità di sfruttare al massimo tutte le possibilità per migliorare i frutti del lavoro.

Ora si verifica questo fatto: che un chilo di pesce, poniamo delle qualità più correnti, viene pagato al pescatore 100 lire, ma venduto al pubblico a non meno di 300 lire. La proporzione si mantiene per le altre qualità. Quindi, praticamente, la maggiorazione di prezzo durante il passaggio dal pescatore, che ha lavorato di notte, correndo rischi non lievi, e che deve dividere il ricavato con altri tre o quattro coordinatori, deve pagare il combustibile, e sopportare tanti altri oneri, la maggiorazione di prezzo — dicevo — eguaglia e supera il 200 per cento. E tutto a beneficio di colui o di coloro che senza correre i rischi del pescatore, si occupano dei trasporti, e dei trapassi del pesce fino al consumatore.

Per eliminare questo inconveniente chiedo che il Ministero della marina si occupi della sistemazione dei mercati ittici e della organizzazione dei trasporti in modo che il pesce arrivi fresco dappertutto. Esistono i carri frigoriferi: che si adoperino anche per il pesce, per il trasporto del pesce dai centri di produzione a quelli di maggior consumo.

Raccomando anche che si studino motori adatti per le piccole barche e si incoraggino questi studi, poiché oggi le motobarche da pesca sono attrezzate quasi tutte con motori residuati di guerra, con conseguente dispendio e incidenti.

Anche nel campo della refrigerazione devono studiarsi e divulgarsi gli apparecchi più adatti e più economici per la conservazione del pesce.

Riterrei inutile aggiungere l'assoluta necessità che ai pescatori venga riconosciuto il diritto agli assegni familiari. Abbiamo il dovere di aiutare anche in tal modo questa povera gente. E in fondo credo che anche questa sistemazione potrebbe raggiungersi con oneri dello Stato non troppi alti, e senza pregiudizio per la auspicata ed auspicabile estensione a questa categoria delle altre forme previdenziali ed assistenziali.

Un'altra necessità è quella della salvaguardia del novellame e della lotta contro la pesca di frodo. Si tratta di dotare di adeguato numero di lance le capitanerie, come già chiesto dal relatore per la azione repressiva. È inutile far leggi senza apprestare la possibilità di farle applicare!

E ancora: lo sminamento dei nostri porti e delle nostre coste, se può ritenersi sufficiente per la navigazione, non lo è ai fini della pesca. Le reti che strisciano sul fondo si impigliano in ordigni di guerra e, nella migliore delle ipotesi, si strappano e vanno in rovina. In altri casi, invece, la rete porta a galla una mina vagante o adagiata sul fondo, od un proiettile inesplosivo e provoca sinistri, spesso mortali.

Pertanto, chiedo che i competenti organi statali, a mezzo della marina militare, organizzino nuovi rastrellamenti di mine. Abbiamo già delle squadre di sminatori specializzati e dovremmo essere lieti di dar lavoro anche a questi operai, facendo opera utilissima.

Un'ultima raccomandazione: in Italia si verifica lo strano e misterioso fenomeno della insufficiente pescosità. Ci sono zone ove si trova poco pesce. Vi sono qualità di pesce che a volta abbondano ed a volta no. Non sappiamo ancora le ragioni esatte di questo andamento ciclico e non ciclico della pescosità in determinate zone e di determinate specie ittiche.

Bisogna rispondere a questo interrogativo. E per farlo necessita che tutti gli istituti scientifici ittici, anziché occuparsi solo di scienza pura si occupino anche di questi problemi e studino questi fenomeni.

Alcuni anni fa la Marina aveva messo a disposizione degli studi interessanti la pesca, una nave costiera. Si ricomincino questi studi, che serviranno del resto anche per esercitare il personale della marina stessa; si compilino nuove accurate carte da pesca e si aiuti anche con la scienza applicata questa povera categoria.

L'insieme di questi provvedimenti potrà costare otto o 900 milioni l'anno per pochi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

anni, dopo di che lo stanziamento potrebbe diminuire.

A me pare che, tutto considerato, lo Stato italiano (pur nelle condizioni finanziarie in cui si trova) debba escogitare tutti i mezzi per risolvere i problemi della pesca e dei pescatori.

E ciò non soltanto per motivi di solidarietà umana, ma per migliorare l'alimentazione e tutta l'economia del popolo italiano. Aumentando i nostri prodotti della pesca si otterrebbero anche vantaggi valutari.

Ed anche per questo oltre che per una necessaria protezione dei prodotti ittici, non siamo d'accordo sulla liberazione completa degli scambi nei riguardi del pesce fresco e conservato. Bisogna proteggere il prodotto in tutti i modi, all'interno e all'esterno. Il pescato, in determinati giorni, non si può vendere e si è costretti a svenderlo. Ciò non avverrebbe, se lungo le nostre coste vi fossero impianti di salagione anche rudimentali, come in Calabria, per conservare quanto supera e per immagazzinarlo, per venderlo a tempo e con modi debiti. Non possiamo accettare una situazione per cui, ad esempio, anziché pesce fresco, a Chioggia si mangi pesce in scatola del Portogallo ed a Capri prodotti di Genepesca. Dobbiamo risolvere anche questo problema.

Liberalizzazione degli scambi: d'accordo solo per il baccalà sia perché non ne produciamo, sia per non aggravare il costo di questo alimento molto utile e molto utilizzato specialmente dalle popolazioni del Mezzogiorno. Per tutte le altre qualità di pesce fresco o conservato bisogna esaminare caso per caso, anche sul piano delle tariffe doganali, quello che sia utile fare.

E termino su questo argomento rinviando alle altre considerazioni ed alle altre richieste del mio ordine del giorno.

Il terzo argomento cui dovrò accennare, riguarda il lavoro portuale e l'ordinamento del porto di Napoli.

Attualmente, in base a circostanze che, per mancanza di tempo, non posso dettagliare, nel settore del lavoro portuale ci troviamo in questa situazione: non c'è libertà di organizzazione. E non c'è perché attraverso determinate situazioni create in organismi economici, quale la Cassa di integrazione guadagni ed il pagamento del premio di assicurazione malattia attraverso la « Federporti », che riscuote le percentuali dovute sui salari di fatto mentre paga in base ad un salario convenzionale, si è creata una intollerabile situazione di fatto che deve essere

riveduta se non si vogliono obbligare i portuali a seguire un determinato sindacato. A me sembra che il Ministero per questo e per tutte le questioni anche di rappresentanza debba mettere in pari condizioni le due organizzazioni. E questo dico al ministro ed al sottosegretario affinché diano ordini precisi ai loro funzionari e direttori generali, perché spesso si hanno assicurazioni da dirigenti politici responsabili, mentre la burocrazia continua per suo conto senza tener presente ciò che hanno stabilito i responsabili politici.

È una malattia generale questa; e bisognerebbe mettere il dito sulla piaga in tutte le amministrazioni statali.

Ancora, c'è al Senato una proposta di legge del senatore Menghi sulla quale non possiamo essere d'accordo. A me pare che allo stato attuale le compagnie portuali vadano soltanto meglio curate e perfezionate. Forse hanno bisogno di ritocchi nella legge istitutiva, onde salvaguardarne lo spirito democratico. E, laddove c'è il fenomeno, come a Napoli e Chioggia, delle cooperative, bisogna soltanto trovare una via d'intesa, perché quel poco di lavoro che c'è sia ripartito equamente tra i lavoratori tutti che hanno sempre vissuto nei porti e del lavoro dei porti.

Noi, in sede di camera del lavoro nel 1945 e nel 1946, siamo riusciti a trovare questa intesa e a ripartire equamente il lavoro. Io credo che questo si possa e si debba raggiungere col riconoscimento delle cooperative attualmente lavoranti nei porti e con l'equa distribuzione del lavoro in base ad eque direttive del Ministero. E, in definitiva, guardando altrove, c'è da migliorare il lavoro per tutti. Attualmente il carico e lo scarico delle merci, in alcuni porti come a Napoli, è sempre affidato a imprese che occupano soltanto mano d'opera delle compagnie o delle cooperative; cioè di enti economici dei lavoratori dei porti. Chiedo su queste operazioni un indirizzo che sopprima il guadagno di queste imprese che non adempiono a compiti necessari e che, anche per la scarsa quantità di lavoro, gli appalti di carico e scarico siano assunti direttamente dalle compagnie e dalle cooperative in modo che anche il guadagno delle imprese vada ai lavoratori.

Vi è un articolo del regolamento delle compagnie che inibisce le cariche di consoli ad elementi condannati per certi reati od in attesa di giudizio. Ma io chiedo, con o senza regolamento, stando unicamente sul piano morale, sul piano del prestigio e dell'interesse dei lavoratori: è possibile che il Ministero

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

dia il nulla-osta per la nomina a consoli di uomini che a tutt'oggi sono sotto giudizio penale per atti commessi proprio in tali funzioni? Certamente l'imputato finché non è condannato, è sacro; ma quando un elemento si trova in queste dubbie condizioni a me sembra che il Ministero abbia il dovere di intervenire tanto più in quanto questo si verifica in una città che ha la disgrazia di essere ingiustamente malfamata.

A proposito del porto di Napoli, e della sua indispensabile sistemazione, non so perché debba sopravvivere quell'Ente autonomo.

In altri porti importanti non vi sono istituzioni del genere; ma consorzi con rappresentanze di tutte le forze interessate. Fino a quando non è possibile sistemare in tal senso la questione, chiedo che lo statuto dell'Ente autonomo del porto, fatto con decreto ministeriale, sia modificato, in modo che nel suo consiglio d'amministrazione vi siano i rappresentanti di tutti gli interessi. Ma ciò in via subordinata, restando inteso che la mia richiesta tende a sopprimere la sovrastruttura dell'Ente autonomo ed a fare in modo che i servizi portuali siano gestiti e diretti come a Genova, a Venezia e in altri grandi porti.

Mi auguro che il Governo e la Camera vogliano approvare queste mie proposte e spero che almeno per quelle riguardanti la povera gente che lavora (portuali e pescatori) si possa ottenere una votazione favorevole, affinché non finiscano nel grande pozzo delle raccomandazioni. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Cuttitta:

« La Camera,

considerata la attuale carenza delle comunicazioni ferroviarie della Sicilia con il Settentrione, ed allo scopo di favorire la rinascita del Mezzogiorno, con l'incremento del turismo e delle esportazioni ortofrutticole dalla Calabria e dalla Sicilia verso il nord e verso i mercati europei,

invita il Governo

a porre, in un programma di concrete realizzazioni, un piano decennale di lavori per addvenire, gradualmente, alla costruzione del doppio binario, nel tratto Battipaglia-Reggio Calabria ed alla costruzione del doppio binario, con elettrificazione, nei tratti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Siracusa ».

L'onorevole Cuttitta ha facoltà di svolgerlo.

CUTTITTA. Posso dire che il mio ordine del giorno è stato illustrato da oratori che mi hanno preceduto, come l'onorevole Troisi, il quale ha dato atto all'amministrazione ferroviaria dello sforzo compiuto per razionalizzare sempre più i trasporti delle merci. Recentemente egli ha detto, sono stati sperimentati due tipi di carri merce refrigeranti e isotermici. Ma il problema basilare rimane sempre quello di accelerare al massimo i trasporti di merci deperibili. L'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare vorrebbe ottenere dall'amministrazione ferroviaria che ci si adoperasse una buona volta, per rendere veramente efficienti le comunicazioni tra il nord e la Sicilia e la Calabria. Noi abbiamo una ferrovia costruita ottanta anni fa, a semplice binario, a svolte a piccola curvatura. Quindi trattasi di linee lungo le quali non si possono realizzare grandi velocità, linee di scarso rendimento. Offenderei gli onorevoli colleghi se mi accingessi a dimostrare perché una linea a semplice binario è di scarso rendimento e non può permettere le alte velocità.

Le ferrovie hanno fatto quello che hanno potuto, hanno fatto miracoli. Esse hanno cercato di stringere gli orari ferroviari, fare dei treni merci rapidi, ma il massimo che si può ottenere da un treno che da Reggio Calabria vada al Brennero, è quello di coprire la distanza in tre giorni, mentre abbiamo bisogno che il treno arrivi in 24 ore, se vogliamo che le merci deperibili possano esportarsi in buone condizioni nel nord, e al di sopra del nord, nei mercati europei. Si tratta di merci pregiate che sono molto ricercate in Francia, in Germania, in Olanda, nel Belgio, in Inghilterra, ma per farle giungere non deteriorate a destinazione occorrono linee ferroviarie in grado di far raggiungere ai treni velocità notevoli e tali da permettere l'istituzione di treni merci rapidi.

L'esportazione ortofrutticola ha per noi un'importanza economica eccezionale. È l'unica esportazione che costituisce vera fonte di ricchezza per il nostro paese, più di quanto non lo sia quella di automobili e di altri prodotti industriali. Quando esportiamo un vagone di pomodori, noi vendiamo all'estero un prodotto del nostro lavoro, tratto dalla nostra terra e dal nostro sole mediterraneo, mentre quando abbiamo esportato le automobili, noi abbiamo prima comperato il ferro all'estero, poi abbiamo comprato la gomma all'estero.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

L'esportazione agricola, quindi, va trattata con amorosa cura, perchè è quella che porta il massimo di moneta pregiata nel paese.

Se vogliamo incrementare questa esportazione ortofrutticola — e ciò è interesse nazionale, oltre che regionale — è necessario che questa benedetta linea ferroviaria sia messa in condizioni di poter funzionare.

L'anno scorso io ho illustrato brevemente questa necessità al ministro Corbellini, che accolse il mio ordine del giorno come raccomandazione e non ne ha fatto niente!

Quindi quest'anno mi permetto dire, onorevole ministro, che se lei dice di accettare il mio ordine del giorno come raccomandazione, non ne facciamo niente: o l'accetta o non l'accetta. Noi meridionali consideriamo la non accettazione di questo voto come una mancanza di solidarietà nazionale. Finora non abbiamo avuto che promesse. So che si è fatta la Cassa del Mezzogiorno, che c'è questo, che c'è quest'altro, ma all'atto pratico non vediamo niente di realizzato. Ho rilevato che il Comitato interministeriale avrebbe disposto l'assegnazione di 300 miliardi da devolvere alla amministrazione ferroviaria in tre anni.

So bene che i lavori chiesti nel mio ordine del giorno comportano grandi spese, ma è per questo che noi chiediamo di eseguirli gradualmente in dieci anni. Non chiediamo miracoli. Noi aspettiamo questa solidarietà da parte della nazione verso l'isola.

Mi diceva l'onorevole Caroniti — egli è dell'amministrazione ferroviaria e ha fatto anche dei calcoli — che non siamo in campo di cifre astronomiche, onorevoli colleghi e onorevole ministro. Per realizzare il programma di costruzioni, che mi permetto di sottoporre alla Camera con il mio ordine del giorno, non occorrono più di 120 o 130 miliardi. Il che significa, trattandosi di un programma decennale, mettere a disposizione di queste sventurate popolazioni meridionali, di questo Mezzogiorno, (di cui tutti si occupano, specialmente nel periodo delle campagne elettorali, ma che poi si dimentica) 12-13 miliardi all'anno.

Sta di fatto che da Roma in su, dappertutto esiste il doppio binario. Si è sentito, perfino, il bisogno di costruirne uno nuovo fra Roma e Milano, abbandonando quello in galleria, sotto il colle della Porretta. E si è fatto benissimo, perchè in sette ore si va dalla capitale alla metropoli lombarda.

Ma sapete quante ore occorrono per andare da Roma a Trapani? Occorrono ben 20 ore di ferrovia!

Vi lascio considerare quale riflesso negativo può avere per lo sviluppo turistico un sistema di comunicazione così lento.

E permettetemi che, come militare, vi faccia rilevare la importanza enorme, dal lato strategico, di questa ferrovia.

Auguriamoci che il cataclisma della guerra non abbia ad abbattersi mai più sul nostro paese; ma, purtroppo, queste nostre speranze potrebbero anche essere deluse. Ed è facile prevedere quale sarà lo schieramento delle forze avversarie, perchè il nostro Governo si è già impegnato nel patto atlantico. Il patto atlantico prevede un'aggressione dall'Oriente. E questa aggressione può arrivare molto più presto di quanto non immaginiamo. Gli occidentali puntano molto sul maresciallo Tito; io non mi fido. Ebbene, in caso di aggressione dall'Oriente, l'avversario piomberà nel Veneto sei ore dopo lo scoppio delle ostilità. I titini potranno essere a Milano dopo 24 ore. (*Commenti*). Voi siete sicuri che il maresciallo Tito sia con noi? Io ho molte riserve da fare (*Commenti*). È sicuro che, in caso di guerra, l'Italia settentrionale sarà occupata dopo una settimana.

Abbiamo sentito con viva sorpresa discutere se l'Italia fosse da comprendere nella linea difensiva degli atlantici.

ARATA. Perché avete votato a favore? Bisognava pensarci prima.

CUTTITTA. Questa è la situazione. E questa situazione fa sì che la Sicilia debba essere considerata come base militare di grande importanza.

Onorevole ministro, la prego di prendere in seria considerazione la mia proposta, che risponde ad esigenze di ordine economico nazionale su ciò che riguarda l'esportazione ortofrutticola dalla Sicilia e dalla Calabria verso il nord, e l'incremento del turismo, e ad esigenze di ordine strategico militare per il caso dovessimo trovarci coinvolti in una guerra che tutti deprechiamo.

PRESIDENTE. L'onorevole Melis ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

affermando la esigenza inderogabile per la Sardegna che il complesso ferroviario isolano — con particolare riguardo alle linee a scartamento ridotto — non venga mutilato ed, invece, che esso venga efficientemente e razionalmente modernizzato per divenire base sicura della rinascita dell'isola,

richiede

che il Governo — tenute presenti le aspirazioni delle popolazioni e degli enti interessati

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

— realizzi al più presto un programma di trasporti ferroviari, che determini la soluzione delle difficoltà attuali e renda possibile lo sviluppo dell'economia della Sardegna ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MELIS. Onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho esaminato con la debita attenzione il bilancio dei trasporti ed ho rilevato con interesse quali progressi sempre più vengano attuati nell'organizzazione della rete ferroviaria nazionale e nel sistema generale dei trasporti. Ciò è giusto ed è degno di un grande paese. È prevista ad esempio l'elettrificazione per sette nuove grandi linee, con una spesa di complessivi 51 miliardi e 400 milioni; sono previste spese notevoli per molti miliardi per il completamento e l'apertura della linea metropolitana di Roma, per la ferrovia a scartamento ordinario tra Bari-Andria-Barletta, per il raddoppio della ferrovia Roma-nord, e così via su numerosi altri tratti in tutte le regioni d'Italia. Tutto ciò s'inquadra e si completa con le recenti notizie, a cui faceva riferimento l'oratore che mi ha preceduto: 300 miliardi di nuovi stanziamenti oltre quelli in discussione saranno destinati a nuove spese nei prossimi tre anni. E questo quadro si integra coll'immane opera ricostruttiva, che costituisce, titolo a benemerita del nostro paese e di tutti i ministri di tutti i partiti che fattivamente nel settore dei trasporti veramente hanno dato una efficienza nuova alla nazione devastata dalla guerra.

Onorevole ministro, io non ho intenzione ora di tediare con discussione particolareggiata: il problema che ho posto nel mio ordine del giorno si riferisce alle comunicazioni nella mia isola. Tale problema merita, mi pare, un capitolo a parte, perché deve avere una soluzione tutta sua propria e ci impegna perciò ad un'analisi più specifica. Ciò avverrà, io spero, quando ella dovrà rispondere alla interpellanza, che in proposito io — qualche tempo fa — ho proposto per l'attenzione sua e della Camera.

Debbo, intanto, chiedere venia a tutti i colleghi: troppo spesso noi parliamo in particolare della nostra isola, troppo spesso noi ritorniamo su questo argomento di nostro diretto interesse regionale. Dobbiamo, direi, fare violenza alla nostra stessa personalità, che vorrebbe esprimersi intervenendo in dibattiti di più vasta portata. Ma la verità è che la vita dell'isola che rappresentiamo con amore è ferita da una situazione di così umiliante degradazione, di incomprensione e di

assenza da parte dei poteri dello Stato, dal senso di distacco con cui siamo isolati ed ignorati, che siamo costretti per carità di patria, a farci presenti, a ricordarci pressantemente a voi. Soprattutto quando dobbiamo constatare che bilanci come questo non contengono non dico una provvidenza, ma neppure una parola sulla nostra regione che è pure all'ultimo gradino nella situazione dei trasporti. Io penso che solo gli onorevoli colleghi già confinati politici in Sardegna possano avere comprensione del problema e delle mie parole, perché essi hanno dovuto percorrere la nostra regione, sia pure con le manette ai polsi, e conoscono lo stato delle comunicazioni nel quale ancora oggi e peggio di prima il nostro popolo è costretto a muoversi.

Dovrei, onorevole ministro, farle il quadro di tali comunicazioni. E per dimostrarle la mia moderazione non parlo della rete ferroviaria statale, per la quale si è fatto qualcosa, dove si viaggia in condizioni che, nel contrasto con le altre linee, appaiono di eccezionale favore.

Io voglio farvi questa ammissione, malgrado il ben diverso riconoscimento per quello che si è fatto sul continente. Ma certamente, è paradossale e mostruoso il deplorabile stato in cui si trovano le ferrovie in concessione. Esse costituiscono la parte più importante della nostra rete ferroviaria... sono circa 900 chilometri di ferrovie a scartamento ridotto non raccordate fra di loro, sconnesse ed inefficienti, che marciano ancora in gran parte con le locomotive di 80 anni fa!

Un ricordo del passato ed una constatazione: ho 46 anni, e 40 anni fa trovavo, coi miei coetanei, appagamento alla curiosità infantile recandomi alle stazioni paesane all'arrivo dei treni: le locomotive portavano il nome di battesimo, Pastrengo, Goito, ecc. con cui venivano ricordate le tappe gloriose del nostro primo Risorgimento. Ancora oggi asmatiche e scassate giungono le stesse locomotive alle stazioni desolate e portano ancora i nomi della storia antica: Goito, Pastrengo...

Nulla di nuovo in Sardegna! È sopravvenuta la civiltà della radio, dell'aeroplano... siamo alla bomba all'idrogeno, il mondo ha camminato per il suo male, ma anche per il suo bene, ma le ferrovie in concessione giacciono al di là del bene e del male. Non voglio intrattenermi ora in una discussione specifica su questo problema. È stato tante volte agitato e, ad esempio, alla presenza di un esponente inviato dal Ministero dei tra-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

sporti nel novembre scorso in Cagliari, la discussione è stata approfondita. Ma ogni volta il problema non è stato risolto, né si è dimostrato di volerlo comprendere e neppure minimamente si sono superate certe situazioni umilianti, per quanto si sia desiderosi di collaborazione e di ottenere una solidarietà, necessaria per i bisogni indilazionabili dell'isola. Vediamo inaugurare le nuove grandiose stazioni di Ancona, Roma, i grandi depositi di materiale moderno e razionale, il rinnovo di tutta la rete, dai ministri che presiedono alla grande opera. Ma non si può fare a meno di pensare quanto sarebbe ugualmente prezioso, se un ministro come lei si adattasse una volta tanto a percorrere la linea Cagliari-Tortoli di appena 220 chilometri, e potesse constatare nelle 13 ore di viaggio quanto disagio costi, quale differenza nel confronto con la rete ferroviaria continentale!

Si tratta di uno stato di inferiorità tale in questo settore, che veramente è un affronto, una ingiusta condanna alle nostre laboriose popolazioni!

Onorevole ministro, 13 ore per percorrere 220 chilometri su di un trenino traballante, che marcia esitante, pericolante su traversine ormai marcie, che non si rinnovano da anni, su binari fissati da bulloni mal sicuri e con rotaie che sono ormai ridotte ad una lama di coltello per il continuo attrito con le ruote, alla velocità di appena 15 chilometri l'ora. Faccia, dunque, l'onorevole ministro, questa esperienza! Io credo che egli, vecchio sindacalista, socialista che ha fatto suoi i problemi dei diseredati, non potrebbe rimanere insensibile di fronte a tale situazione. Occorre, evidentemente, provvedere ed al più presto. Questi problemi, come ho già detto, sono stati discussi recentemente, in un grande convegno regionale, al quale hanno partecipato rappresentanti di tutte le categorie interessate alla presenza di parlamentari, di sindaci, ecc., ed è stato prezioso e saliente il contributo di studio e d'indagine delle varie organizzazioni sindacali e dei tecnici dei settori più sensibili alle soluzioni più utili.

I lavori del convegno sardo dei trasporti si sono conclusi, dopo discussioni serrate durante vari giorni, con una relazione sui bisogni e le soluzioni ritenute più urgenti in questo settore. Malgrado ogni sollecitazione e tutta la buona volontà, l'inerzia a cui pare destinata questa isola, che è chiusa da un mare senza echi, è ricaduta su ogni proposito costruttivo: questo bilancio ne è la riprova. Un esempio ancora: la mia Nuoro è l'unico

capoluogo di provincia in Italia collegato da un unico tronco di ferrovie in concessione a scartamento ridotto! Tutte le nostre situazioni sono di questo genere ed è inutile che le precisi ora. Questi sono i fatti che noi viviamo, che ci vietano la conquista di quell'avvenire economico che noi vogliamo conquistare. Perché Nuoro è infatti il capoluogo della provincia dove si registra il più basso tenore di vita in Italia!

Noi dobbiamo raggiungere i nostri scopi perché vogliamo guadagnare possibilità di vita per cui le nostre popolazioni non si vedano costrette a fuggire dall'isola come da uno scoglio di disperazione.

Si obietta che le ferrovie concesse non sono economiche e che perciò la situazione è quella che è. Anzitutto le ferrovie non sono state costruite con fini utilitari in senso finanziario e del resto mi pare che il bilancio generale ferroviario nazionale, anche per quelle ferrovie che collegano i paesi ad alto tenore di vita, non sia certo un bilancio attivo. Le ferrovie sono costruite per servire la collettività, come le scuole ed i tribunali, costino quel che costino. Ma volete pretendere che i nostri centri diventino pulsanti di vita e abbiano risorse di lavoro con mezzi così trogloditici ed antidiluviani? È chiaro che l'affermarsi di uno stato di abbandono determina l'abbandono degli stessi mezzi di comunicazione divenuti inefficienti ed inutili. Ma sopprimerli che cosa significherebbe oggi? Significherebbe un abbandono ulteriore e forse definitivo nel miraggio ingannevole di qualche cosa che si farà domani.

Noi chiediamo e noi vogliamo, invece, che questi mezzi siano rinnovati, potenziati e inseriti in un sistema civile ed organico di attività rispondenti veramente alla dinamica dei tempi, di una civiltà di cui siamo degni e di cui vogliamo essere partecipi.

Si contrappone la maggiore utilità rappresentata dallo sviluppo delle linee automobilistiche. Dilemma: strade o binario? Ma se non ci sono le strade? Onorevole ministro, io vi ho dovuto parlare con questo tono per un cosiffatto bilancio!

Io oggi vi chiedo che accogliate il mio ordine del giorno: esso parte dalla constatazione della situazione quale è e chiede un programma che prepari una realizzazione concreta per l'avvenire. Non ci si sacrifichi nella arbitraria pretesa di qualche alto funzionario, burocrate ministeriale che intende sistemare i nostri tragici problemi nel suo ufficio, estraneo al palpito di trepidazione che tormenta

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

chi ha conoscenza del problema, di cui ogni giorno soffre il male.

Noi non possiamo accettare la pretesa di soluzioni che ignorino il drammatico travaglio quotidiano che tortura autorità, tecnici, un degradato e pur valoroso personale, considerate le condizioni assurde in cui è costretto a prestare la sua opera ed i diritti delle popolazioni, che io sistematicamente ho dovuto far riecheggiare oggi, qui. Il Governo è impegnato dall'articolo 13 dello statuto regionale sardo, che fa parte integrante della Costituzione, ad elaborare un programma generale di rinnovamento della nostra economia, in segno e per debito di solidarietà nazionale. Si può ignorare che un programma di riorganizzazione ferroviaria o stradale non può e non deve essere estraniato da questa visione unitaria di tutti i problemi e delle soluzioni relative? Stiamo elaborando in questi giorni con senso veramente compreso dei nostri doveri, delle nostre responsabilità ed animato delle più grandi speranze ed illusioni, il progetto di legge sulla Cassa del Mezzogiorno che dovrebbe preparare un più degno avvenire. Uno dei fattori essenziali è dato dalle bonifiche.

Io vedo la mia isola rinata nelle bonifiche. Nel clima fervido di lavoro dei prossimi 10 anni tenderemo, amorosamente, a creare i fattori della rinascita: le bonifiche, la vita nuova! La Sardegna dovrà, per le realizzazioni che si preparano, popolarsi di braccia; è una terra spopolata, dove non si può vivere, oggi, in queste condizioni, da cui i sardi stessi pur fervidi di ingegno, di iniziativa, di capacità, si debbono allontanare per diventare altrove elementi utili nella vita nazionale, non avulsi e non certo deteriori, ma noi dobbiamo volerli attivi nella vita dell'isola, resa feconda in uno coi fratelli d'Italia, che potranno quindi essere partecipi di questa grande opera di rinnovamento regionale e nazionale; non è giusto nè utile finchè vi è un angolo di mondo nella vita nazionale italiana come la Sardegna e nelle sue condizioni, che gli italiani vadano a cercare nella Patagonia od in terre sconosciute e lontane che li respingono, il lavoro che può essere consentito a loro ed a noi in primo luogo nella nostra isola.

Ebbene, questo programma che ha già definizioni specifiche e dovrà avere gli strumenti ed i mezzi che speriamo adeguati — Cassa del Mezzogiorno ed adempimento dell'articolo 13 — dovrà e potrà realizzarsi solo attraverso i mezzi di comunicazione, di trasporto: le ferrovie, che dovranno essere ade-

quate e modernizzate. Non si dica quindi che le ferrovie le dobbiamo distruggere, vaneggiando di concorrenza tra la gomma ed il binario, in cui dovrà vincere la gomma, e soccombere la ferrovia. In Sardegna, ove tutto allo stato attuale è fallimentare, dove è in atto tutto un arresto, nelle strade e nelle ferrovie dove vi è solo tutta una volontà di avvenire potenziale, debbono essere bandite le inconcludenti affermazioni e farle precedere dalle opere compiute.

Questa volontà ho voluto riaffermare a voi oggi. Perciò accettando il mio ordine del giorno consacrerete la vostra sensibile partecipazione ad una grande lotta ed alimenterete una grande speranza per il nostro domani.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Reggio d'Aci:

« La Camera,

riconosciuto che per impostare ed attuare una sana e obbiettiva politica dei trasporti è intanto necessario porre tutti i vari sistemi di trasporto sullo stesso piano giuridico e amministrativo,

fa voti che venga sollecitamente esaminato il disegno di legge per l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti,

invita il Governo a mettere in liquidazione gli enti che nel settore dei trasporti hanno ormai esaurito ogni compito in quanto creati per contingenze particolari del periodo post-bellico, e a esaminare una conveniente riforma, sia pure a carattere provvisorio e senza pregiudicare il problema generale della riorganizzazione della pubblica amministrazione, del Ministero dei trasporti, diviso nelle due branche del traffico della strada e della rotaia, non in lotta, ma in piena collaborazione ».

L'onorevole Reggio d'Aci ha facoltà di svolgerlo.

REGGIO D'ACI. L'anno scorso, quando si discusse lo stato di previsione del Ministero dei trasporti, l'opinione pubblica s'interessò molto favorevolmente alla nuova ed obbiettiva impostazione che il relatore onorevole Angelini aveva dato al problema dei trasporti, esaminato nel suo complesso e nei suoi vari aspetti tecnici, economici e politici.

Dopo aver riconosciuto che, se la ferrovia ha tuttora una sua funzione di grande interesse per la collettività, è anche vero che altri sistemi di trasporto son venuti affermandosi nel tempo, (sistemi che assolvono funzioni altrettanto importanti e insostituibili), l'onorevole Angelini prospettava anzitutto la

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

necessità di attrezzare convenientemente l'amministrazione statale, perchè potesse rispondere alle nuove e mutate esigenze del settore, e definiva giustamente tale questione un problema di struttura da risolversi attraverso un'opportuna riforma del Ministero dei trasporti.

A un anno di distanza il nuovo relatore, onorevole Monticelli, riprende l'argomento, ch'è purtroppo a un anno di distanza nulla si è fatto, permanendo la disorganizzazione già lamentata nel passato e che, vale affermarlo, favorisce la ferrovia a tutto danno della strada. E, a proposito delle ferrovie, nel rilevare come il programma triennale di completamento della ricostruzione e ammodernamento della rete importi ben 328 miliardi e 140 milioni, ci auguriamo che nella relativa compilazione sia stato abbandonato quel criterio che il relatore egregiamente definisce «non dei più illuminati», per cui nel passato si è ricostruito e riparato ovunque gli eventi bellici avessero provocato distruzioni e danneggiamenti, senza considerare abbastanza l'interesse oggettivo dei traffici e senza tener conto dei nuovi mezzi e delle mutate esigenze degli utenti.

Ma, riprendendo il problema di struttura, vero è che l'onorevole De Gasperi invitò la Camera a rimandare la decisione sulla riforma dei servizi del Ministero dei trasporti a quando si sarebbe discusso sulla riorganizzazione della pubblica amministrazione, ma ciò non toglie che l'esigenza sia tuttora avvertita, non solo, ma che con l'andar del tempo il problema si sia reso sempre più acuto. Se non è opportuno che la riforma dei servizi avvenga *in toto* contemporaneamente al trapasso di competenze oggi attribuite ad altri ministeri, e però possibile riordinare fin da ora alcuni servizi che già sono attribuiti al Ministero dei trasporti, attrezzandoli in modo ch'essi possano convenientemente occuparsi non soltanto della ferrovia, ma anche della strada.

Ed è a questo punto che ritengo opportuno prospettare alcune mie vedute che divergono dalla relazione dell'onorevole Monticelli. D'accordo sulla necessità di unificare gli attuali servizi che «impongono un sistema di inutile e ingombrante vessazione a chiunque debba utilizzare un autoveicolo», dove non posso essere d'accordo è sul sistema attraverso il quale attuare la desiderata unificazione. È assolutamente da respingere la proposta di creare a tale scopo un apposito ente di diritto pubblico, ch'è ben conosciamo le conseguenze inevitabili di iniziative del genere. L'«entomania» è la malattia del secolo,

ma il nostro dovere è di combatterla, non di difenderla. Nel caso specifico del settore dell'autotrasporto abbiamo visto quel che è accaduto e sta accadendo per l'E. A. M. (ente autotrasporto merci). Da oltre un anno questo ente ha cessato ogni utile funzione, eppure non si trova ancora il modo di metterlo in liquidazione, nonostante che tutta la stampa tecnica e politica, congressi di categoria, associazioni sindacali lo abbiano richiesto e nonostante che costi all'erario oltre 1 miliardo all'anno. Sembra ora che a tale liquidazione si arrivi, ma già si pensa di creare un altro ente — l'ente nazionale della motorizzazione — ancora più mastodontico e quindi di maggiore spesa o per l'erario o per la categoria, la quale in verità non gradisce al riguardo di essere ulteriormente infastidita.

L'unificazione si potrà viceversa benissimo realizzare — previa quella suddivisione del Ministero dei trasporti nelle due branche del traffico della strada e della rotaia, che lo stesso relatore onorevole Monticelli prospetta — attraverso una più adeguata attrezzatura dell'attuale Ispettorato generale della motorizzazione, specialmente in periferia, dove gli ispettorati compartimentali hanno una competenza territoriale troppo estesa di fronte alle esigenze dell'automobilismo. Tale provvidenza potrà risolvere, almeno in parte, anche il problema del personale dell'E. A. M. in liquidazione, di cui giustamente ci si deve preoccupare.

D'accordo con il relatore per quanto riguarda la G. R. A., anche se devo fare qualche riserva circa l'impossibilità che si sarebbe prodotta per la cessazione dell'ente ai sensi del decreto legislativo 2 giugno 1946. Sta di fatto che alcune offerte di acquisto del materiale in assegnazione agli ex Centri raggruppamenti autocarri, avanzate nel 1948 dalle organizzazioni degli autotrasportatori e che il Ministero del tesoro si dichiarò disposto a prendere in esame, non ebbero più seguito e le organizzazioni degli autotrasportatori ne ignorano tuttora le ragioni.

L'onorevole Monticelli richiama l'attenzione sull'opportunità di ponderare il mantenimento in vita della G. R. A., sia pure cessando essa ogni attività privatistica di autotrasporto di persone e di cose e dedicandosi ai trasporti d'interesse dello Stato. Ritengo che, per evitare sorprese a carico dell'erario, migliore decisione sia quella di liquidare anche tale ente, appaltando i trasporti statali a ditte private che li assolveranno meglio e con minore spesa, e poichè la crisi del trasporto su strada è notoria,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

avremo in tal modo anche contribuito ad arginare la crisi stessa. Rimarrebbe il problema delle 1995 unità impiegate attualmente nella G.R.A., ma una parte potrà certamente essere assorbita dalle imprese private, mentre i pubblici funzionari distaccati presso la gestione rientreranno nelle rispettive amministrazioni di provenienza.

Per quanto riguarda l'I. N. T. (Istituto nazionale trasporti) convengo con quanto afferma il relatore; solo vorrei far presente come, in sostanza, l'I. N. T. espleti la sua attività «rivendendo» le facilitazioni ferroviarie che sono messe a sua disposizione. Esso occupa il secondo posto per l'entità di merci varie apportate alle ferrovie, ma sarebbe interessante esaminare con quali vantaggi per il pubblico. Inoltre non si dice nulla circa la situazione di bilancio di tale ente, quando l'I. N. T., essendo di proprietà delle ferrovie, costituisce in definitiva una forma di impiego di pubblico denaro.

Concludo queste mie brevi considerazioni riaffermando l'inderogabilità di provvedere affinché tutti i vari sistemi di trasporto siano posti sullo stesso piano amministrativo e giuridico, e mi unisco al relatore e all'onorevole Firrao nell'invocare l'istituzione sollecita di un Consiglio superiore dei trasporti, che, composto in prevalenza di utenti e di imprenditori, tracci finalmente le linee maestre di una sana e obiettiva politica dei trasporti, settore che va posto fra le più importanti grandi branche dell'economia nazionale.

Mi auguro che il mio ordine del giorno trovi consenziente l'onorevole ministro e incontri il favore della Camera.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Cifaldi:

« La Camera,

considerato che l'E.A.M. adempie tuttora, vantaggiosamente, alle funzioni di carattere permanente di cui all'articolo 1 della legge 30 giugno 1935, n. 1349;

che, in vista della proposta di legge di iniziativa parlamentare con la quale si propugna la costituzione dell'Ente nazionale per la motorizzazione, il quale dovrà comprendere tutti i relativi servizi, disciplinandoli con organicità di norme, snellimento di procedura, unificazione di uffici e sensibile risparmio di spese, non appare utile la ventilata soppressione dell'E.A.M.;

che appare opportuno non solo non aggravare il già preoccupante problema della disoccupazione con il licenziamento degli at-

tuali 709 funzionari dell'E.A.M., ma che, principalmente, non appare conveniente disperdere una preparata e competente categoria di funzionari che sarebbe difficilmente possibile ricostituire, in quel qualunque nuovo Ente, preesistente o da costituire, per i servizi e le attribuzioni oggi espletati dall'E.A.M.;

invita il Governo a non sopprimere l'E.A.M., lasciando ad esso le funzioni attuali sino a quanto il Parlamento non avrà deciso sulla proposta di legge per la creazione dell'Ente nazionale per la motorizzazione ».

PERRONE CAPANO. Lo faccio mio e chiedo di svolgerlo congiuntamente al mio.

PRESIDENTE. Sta bene. L'ordine del giorno Perrone Capano è il seguente:

« La Camera invita il Governo ad attuare un profondo e generale miglioramento dei servizi postelegrafonici e ferroviari nell'Italia meridionale ».

PERRONE CAPANO. Onorevoli colleghi, desidero cogliere questa occasione, che d'altra parte mi sembra indubbiamente la più indicata, della discussione dei bilanci del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e del Ministero dei trasporti, per richiamare l'attenzione del Parlamento ed in particolare del Governo, il quale sembra non esserne abbastanza preoccupato, sullo stato di ostinata arretratezza nel quale, nonostante il generale fervore di ripresa che anima da tempo il settore ferroviario e quello delle telecomunicazioni, questi servizi sono tenuti un po' in tutto il Mezzogiorno d'Italia.

Si suole affermare che il problema meridionale è un problema nazionale; che lo Stato intende venire incontro, con un notevole complesso di mezzi e di opere, alle esigenze del meridione; che questo, dal canto suo, deve mobilitare tutte le sue migliori energie, e con ritmo intenso di attività e di iniziative, industrializzarsi, così facilitando ed accelerando il processo di trasformazione e di valorizzazione delle sue aree depresse. Intanto, non solo non si pongono, ma si ostacolano, al contrario, in sostanza i presupposti del progresso industriale, commerciale e agricolo del Mezzogiorno, trascurando settori vitalissimi come sono quelli delle telecomunicazioni e dei trasporti ferroviari.

Nessuno potrà infatti negare che questi presupposti, i presupposti, cioè, dello sviluppo del Mezzogiorno d'Italia, del suo adeguamento alle condizioni di tutto il resto del paese, consistono anzitutto nella reale

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

esistenza di una moderna rete di servizi postali, telegrafici, telefonici e ferroviari.

Invece sta di fatto, onorevole ministro, che, nonostante le pressioni e le sollecitazioni ripetutamente compiute dalle popolazioni meridionali, vi sono, per esempio, ancora oggi nell'Italia del sud molti comuni che sono sprovvisti del tutto di impianti telefonici per le comunicazioni urbane e interurbane. Nella massima parte poi dei comuni meridionali, che del telefono sono forniti, gli impianti relativi sono molto arretrati e, di conseguenza, estremamente difettosi. Al minimo cambiamento atmosferico questi impianti non funzionano più! I contatti fra linee diverse sono frequentissimi e, quindi, molto frequenti sono anche i disturbi. Spesse volte i telefoni rimangono bloccati per delle ore, se non per giornate intere! Per le comunicazioni fra un comune e l'altro, in vari casi, occorre impegnare un certo numero di centralini e compiere quindi dei lunghi giri viziosi. A questo si aggiungano gli impossibili orari degli uffici telefonici, a causa dei quali sono frequentissime le rinunce alle conversazioni perché, innanzitutto, bisogna collegare numerosi centralini fra loro e, quindi, uffici che si aprono tardi e chiudono presto (normalmente, non oltre le 19 o le 20). Gli interessati attendono e poi finiscono per rinunciare alle loro richieste.

Si afferma che per molta parte questi inconvenienti derivano dallo scarso uso che in media le popolazioni meridionali fanno del telefono. Mi permetto di asserire che questo non è assolutamente esatto. Il telefono è entrato, dappertutto, anche nelle province meridionali, nell'uso comune e nell'animo delle popolazioni, e vi sono molte domande di installazioni nuove che rimangono assolutamente inevase. La ragione della relativa scarsità dell'uso del telefono nelle regioni del sud (se questa scarsità relativa esiste davvero) risiede esclusivamente nella cattiva organizzazione e nel deficientissimo funzionamento dei servizi telefonici che, nel Mezzogiorno, sono affidati ad una società con un capitale che è molto modesto di fronte a quelli ben maggiori delle altre società (la «Timo», la «Teti», la «Tolve», la «Stipel») che sotto il controllo dello Stato gestiscono i telefoni nell'Italia centro-nord. Bisogna seguire (mi permetto di affermare); bisogna stimolare, controllare questa società, piuttosto parassitaria e infingarda. Lo Stato nicchia in proposito. Come parimenti esso deliberatamente trascura in questo campo le regioni meridionali. E la prova di questo

assunto sta nel fatto che, a quanto pare o a quanto si dice, il prestito di 25 miliardi contratto con la Cassa depositi e prestiti per l'incremento delle linee telefoniche e telegrafiche è destinato esclusivamente a potenziare queste linee nell'Italia centrale e settentrionale, mentre d'altra parte è cessata l'efficacia della legge 30 giugno 1947, n. 783, che poneva a carico dello Stato una metà dell'onere dei comuni per l'incremento dei loro telefoni; e a tale riguardo esiste per le province meridionali oggi soltanto lo strenuato fondo di 250 milioni al capitolo 43 del bilancio dell'azienda di Stato per i servizi telefonici! Eppure questa azienda è notevolmente attiva.

Non meno lacrimevole della condizione dei telefoni è la condizione in cui il Ministero ha lasciato e lascia, nei comuni del Mezzogiorno, i servizi postali e telegrafici. La distribuzione della corrispondenza viene ivi effettuata, nella maggior parte dei comuni, salvo pochissime eccezioni, una sola volta al giorno. Gli uffici telegrafici aprono alle 8 o alle 8,30 del mattino per sospendere il proprio funzionamento alle 12; riprendono il lavoro alle 15 per chiudere gli sportelli alle 18; e, solamente nei comuni più popolosi (e neppure in tutti) quegli uffici rimangono aperti fino alle 19 o alle 20. Nei giorni festivi chiusura ermetica, come se i paesi del Mezzogiorno fossero delle pacifiche case contemplative, ove il lavoro, il commercio, gli affari costituissero una pura eccezione. Anche in questo campo si ha il diritto di pensare che questa deplorabile situazione di arretratezza in cui le poste sono tenute derivi essenzialmente dalla incomprendenza (non sembri esagerata la parola) delle qualità e delle esigenze del popolo meridionale e da una preconcetta ostilità e diffidenza verso di esso, che si traducono in pratica in altrettanti elementi negativi per lo sviluppo ed il progresso delle regioni del Mezzogiorno. Infatti laggiù il Ministero delle poste si ostina a mantenere in comuni di primaria importanza (ed un esempio può essere fornito dal comune di Trani, una città che ha circa 40 mila abitanti, un tribunale con tre sezioni, una conservatoria delle ipoteche, altri uffici notevoli ed è inoltre centro turistico ed industriale) una semplice ricevitoria postale, mentre detti comuni reclamano, e a buon diritto, il ripristino o l'istituzione di un regolare ufficio postale governativo. Questi irragionevoli scontri debbono cessare.

Nel settore ferroviario, onorevole ministro, non sono minori le riserve e le proteste

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

che noi meridionali siamo costretti ad elevare. Si tratta di un campo ove davvero è stato molto grande lo sforzo che lo Stato ha compiuto, e grandi del pari sono stati i risultati che si sono raggiunti. Tuttavia non si può egualmente dire che equilibrio e proporzioni fra le varie parti d'Italia siano stati esattamente osservati. Sono state ricostruite le ferrovie, i treni marciano in orario, le principali linee sono state rimesse in efficienza, sono entrati in servizio fulminei rapidi e lussuosissimi elettrotreni, ma nel Mezzogiorno i progressi hanno proceduto un po' a passo ridotto, ed ancora oggi si lamentano in quelle regioni linee non ricostruite, treni non adeguatamente celeri, trasporti merci del tutto inadeguati, orari talvolta addirittura aberranti. I direttissimi vi marciano in media a 45 chilometri orari. E poi, mentre vetture *pullman*, e perfino vetture con cinematografo, sono entrate o stanno per entrare in servizio sulle principali linee (*Interruzioni al centro*)... (giorni or sono alla stazione di Roma sentivo fare a gran voce la *réclame* di magnifiche vetture *pullman* che erano visibili e sarebbero state utilizzate sulla linea Roma-Milano)... dicevo: vetture *pullman*, e perfino vetture con cinematografo (anche a riguardo di queste abbiamo letto molte pagine che le sublimano, ne vantano le magnifiche risorse e qualità) sono entrate o stanno per entrare in servizio sulle principali linee che da Roma vanno verso il nord, mentre invece nel Mezzogiorno (come, ad esempio, sulla linea Potenza-Taranto) si incontrano ancora, adibite a trasporto viaggiatori, vetture per trasporto bestiame!

Noi non reclamiamo ancora oggi le vetture *pullman* e le vetture con cinematografo, ma chiediamo che almeno questi sconci siano evitati sulle linee meridionali, che pure, onorevole ministro, congiungono al resto d'Italia e del mondo contrade fiorenti per civili attività o per pregi artistici e turistici: le carrozze di prima classe sono, in genere, le più arretrate, molte vetture non sono illuminate, altre non sono riscaldate d'inverno; per i servizi-letto si adibiscono le carrozze più vecchie tutt'oggi in uso, e poi, *tabù* per quanto riguarda le carrozze-ristorante!

Non vi parlo specificatamente degli orari viaggiatori. Ho detto poco fa che talvolta essi sono aberranti. E, difatti, per fare un esempio, le comunicazioni tra la Puglia e Roma (specialmente per quanto riguarda i rapidi) erano, prima della guerra, ottime perchè coneguate con criterio: nella stessa giornata si poteva, utilizzando le ore del

giorno senza entrare nel vivo della notte, andare e venire da Roma con dei magnifici rapidi. Ottime, dicevo, erano allora le nostre linee ferroviarie quanto a servizio di treni celeri. Oggi sembra, invece, che gli orari siano stati predisposti diabolicamente per rendere incomodi e pesanti i viaggi dalla Puglia per Roma. Ho rivolto in proposito al direttore generale delle ferrovie particelari raccomandazioni, richiamandone vivamente la personale attenzione su questo aspetto delle esigenze dei nostri servizi ferroviari. La risposta è stata che gli orari estivi hanno recato un profondo turbamento su quello che era il precedente funzionamento del periodo invernale.

Quel viaggiatore che dalla Puglia vuol raggiungere Roma con un treno rapido della sera, è costretto, su un percorso di meno di 500 chilometri, a effettuare due trasbordi lungo la linea, a Foggia e a Caserta, mentre sarebbe agevole e doveroso — anche per un riguardo verso le popolazioni meridionali, che non sono, meno delle settentrionali, ricche di bisogni e di energie e di uomini che prestano la loro attività e il tesoro delle loro energie intellettuali alla nazione — che anche il Mezzogiorno avesse almeno un treno rapido serale, che in poche ore e senza troppo incomodo recasse i viaggiatori dalla Puglia e dalla Lucania a Roma.

Giorni or sono ero a Bologna per una manifestazione politica. Desideravo raggiungere Roma immediatamente dopo la manifestazione: ebbene, ebbi solo l'imbarazzo della scelta, perchè avevo dinanzi agli occhi un rosario di possibilità circa la scelta del rapido che più conveniente mi riuscisse per il ritorno a Roma. Viceversa, da Bari, che conta 300 mila abitanti, da Taranto, che è pure una grande e attivissima città del Mezzogiorno, non bisogna rompersi solo il capo per compiere questa scelta, ma le ossa per viaggiare e le braccia per trasportare i bagagli nel trasbordo da treno a treno. E mi astengo dal dettagliare oltre in proposito perchè avrei bisogno di molto tempo e farei conoscere una troppo lunga serie di cose veramente edificanti e intollerabili.

In un certo momento si accennò a un imminente grande impulso che sarebbe stato impresso all'elettrificazione di molte linee ferroviarie. Si parlò, da uomini responsabili di Governo che vennero a tenere questi discorsi e a fare queste affermazioni anche in periodi pre-elettorali, di precedenza assoluta che sarebbe stata data all'elettrificazione della linea Ancona-Foggia-Bari. Fu lanciato e sottoscritto in proposito un grande prestito. I mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

liardi sono stati riuniti, e con larga partecipazione del capitale meridionale, ma l'elettrificazione, quella almeno della linea adriatica, è rimasta *in mente dei*, e per ora non se ne riparla. La stessa cosa è avvenuta per la promessa costruzione del secondo binario sulla Bari-Lecce e sulla Foggia-Ancona.

Questa situazione è, senza dubbio, molto incresciosa; e bisogna porvi riparo.

Se si vuole ancora un indice della mentalità che ispira in questo settore l'azione nei confronti dell'Italia meridionale, basta considerare, nel campo delle nuove costruzioni in corso, il capitolo relativo al completamento e all'apertura all'esercizio ferroviario della ferrovia a scartamento ordinario e a trazione elettrica dalla linea Bari-Andria-Barletta, che congiunge comuni aventi ciascuno una popolazione che si aggira intorno ai 40, 60, 80 e oltre i 100 mila abitanti. Ebbene, la spesa è prevista in soli 2 miliardi e 400 milioni. E ancor oggi, dopo che già son passati degli anni da quando questa famosa, auspicata trasformazione che dovrà servire anche all'incremento dei trasporti-merce è stata iniziata, questa spesa è diluita in altri tre anni. I pugliesi di quella zona dovranno attendere dunque almeno il 1952-53 per vedere una buona volta compiuta quest'opera di civiltà che, in fondo, non è che una semplice trasformazione di una precedente linea a scartamento ridotto.

Le popolazioni meridionali, onorevoli colleghi, lanciano contro questo increscioso stato di cose un grido veramente accorato e chiedono che, se finalmente è giunta l'ora, come si afferma, e come vivamente ci auguriamo che sia, di una impostazione integrale ed organica del loro problema per una risoluzione di esso, graduata nel tempo, ma a sua volta anche integrale e organica, il settore delle comunicazioni e dei trasporti sia considerato in prima linea, come il presupposto e l'elemento cardinale, come la condizione *sine qua non* di tutti gli altri elementi pur necessari al raggiungimento dello scopo finale.

Bisogna porre in concreto in cantiere la direttissima Roma-Puglie attraverso l'Abruzzo, il Molise e il subappennino, per dare civiltà e fervore di vita a quelle pur floride zone che si trovano sul futuro cammino della stessa, le quali vivono come addormentate ed abbandonate perchè fuori dal travaglio delle grandi linee ferroviarie che sono a loro volta come le vene vitali della nazione.

Bisogna elettrificare e dotare di doppio binario la linea adriatica, elettrificare egualmente la Battipaglia-Taranto-Brindisi e la

Reggio Calabria-Taranto-Bari. Era questa una linea veramente negletta dove un viaggio lo si iniziava un giorno e lo si finiva, attraverso stenti e sofferenze, nel giorno successivo. È una benemerenda questa, forse l'unica benemerenda degli ultimi provvedimenti riguardanti il rinnovamento degli orari ferroviari. È una benemerenda, sì, l'istituzione su questa linea di una automotrice che congiunga in 11-12 ore Reggio Calabria a Bari, senza obbligare i calabresi a recarsi a Napoli per raggiungere poi Bari o i baresi a recarsi a Napoli per raggiungere Reggio Calabria. Ma certo di questa benemerenda non ci possiamo accontentare.

Noi insistiamo affinché, nel quadro dei provvedimenti diretti a risollevare le zone depresse dell'Italia meridionale e per dare un premio, direi, a quelle plaghe dell'Italia meridionale stessa che hanno saputo da sole, con iniziative private e i loro scarsi mezzi, adeguarsi alle migliori condizioni dell'Italia del nord, questa linea sia fra le prime ad essere elettrificata e dotata di doppio binario.

Bisogna inoltre dotare di doppio binario la Foggia-Napoli e nel frattempo bisogna sveltire e migliorare i servizi in genere e gli orari. Nel quadro di queste esigenze di vivificazione e di valorizzazione del Mezzogiorno credo di dover raccomandare a mia volta che sia affrettata la soluzione del complesso ed urgente problema, per dir così, del parallelismo, della fusione, della concordia fra la strada e la rotaia, perchè forse la ragione principale, fra le tante che militano a favore di una risoluzione equa di questo problema, è costituita dalle esigenze del Mezzogiorno d'Italia.

Il Mezzogiorno d'Italia è povero di ferrovie. Le stazioni sono poste, in molti comuni, in siti lontani molti chilometri dall'abitato. Conseguentemente a queste deficienze devono ovviare e in parte ovviano gli autotrasporti. Ma occorre che questi, per intensificarsi e costare meno, abbiano un regime di vita più lieve, meno irretito fra le maglie di una legislazione dettata da uno Stato che esercita il monopolio delle ferrovie a tutto ed esclusivo vantaggio di quello che può essere l'interesse diretto dell'amministrazione ferroviaria, poco preoccupandosi di contemperare questo interesse, senza dubbio legittimo, con l'interesse non meno legittimo delle popolazioni, le quali hanno diritto a viaggiare e a trasportare le loro merci con il minore possibile sacrificio e il massimo vantaggio.

E, se urge dare sistemazione e impulso al complesso dei servizi ferroviari, occorre

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

poi — e qui mi rivolgo al ministro delle poste e sottolineo la prima parte del mio ordine del giorno, particolarmente rivolto a questa sua importante branca — occorre, dicevo, aggiornare i telegrafi, i telefoni e le poste.

Il Governo può e deve farlo.

L'Italia meridionale vedrà in ciò la prova più concreta della serietà dei propositi di esso intorno al problema meridionale, e al di sopra dei contrasti politici gliene sarà profondamente grata. E sarà il bene di tutta la nazione, che deve da un capo all'altro porsi sul medesimo piano. (*Applausi*).

Vengo ora brevemente all'ordine del giorno relativo alla eventuale soppressione dell'E. A. M. Mi sembra che le ragioni, che il collega onorevole Cifaldi ed io adduciamo contro questa ventilata soppressione, siano evidenti e si raccomandino da sé.

Attualmente questo Ente autotrasporti merci, con 709 dipendenti, assolve dei compiti di grande interesse pubblico. Ove venisse di colpo soppresso, queste attribuzioni passerebbero ad altro ente e si verificherebbero, di conseguenza, una serie di gravi danni. Aumenterebbe, per esempio, la disoccupazione. Funzionari ormai preparati ed idonei allo svolgimento delle mansioni che l'Ente autotrasporti merci disimpegnava, invece di essere assorbiti e utilizzati, come sarebbe logico, dall'Ente nazionale per la motorizzazione, che è oggetto di una proposta di legge di iniziativa parlamentare, andrebbero dispersi. In questo modo non si verificherebbe un primo passo verso la semplificazione dei servizi inerenti al trasporto delle merci mediante autoveicoli, ma si disperderebbe, per intanto, un organismo che per quella materia è attrezzato e in essa è pratico.

Siamo perfettamente d'accordo intorno alla opportunità della costituzione di un ente della motorizzazione con compiti più vasti, ma mi sembra evidente che solamente quando questo ente sarà costituito si potrà procedere allo scioglimento dell'E. A. M., dato che il nuovo ente dovrà riunire la competenza in materia di autotrasporti che oggi è dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione, dei sindaci, delle camere di commercio, delle prefetture, del pubblico registro automobilistico, dell'automobile club italiano, e, nei confronti degli autocarri, dell'E. A. M. Il nuovo ente importerà una grande economia di spese e di tempo. Esso assorbirà l'attrezzatura dell'E. A. M. e funzionando con uffici provinciali, recherà immenso sollievo alla grande massa degli interessati agli autotrasporti. (*Applausi*).

Presentazione di un disegno di legge.

D'ARAGONA. *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del ministro del commercio con l'estero, il seguente disegno di legge:

« Modificazioni alla legge 24 luglio 1942, n. 1923, che istituisce un fondo per l'assegnazione di borse di pratica commerciale all'estero ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione dei bilanci.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Cerabona e La Rocca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

dinanzi alla minaccia di immediato scioglimento dell'E.A.M., in considerazione che l'ente stesso dovrà, fra breve, essere assorbito dal nuovo Ente nazionale della motorizzazione e del traffico stradale, decide di mantenere in efficienza l'E.A.M. fino al giorno in cui avrà luogo il suddetto assorbimento che realizzerà, fra l'altro, la utilizzazione delle attuali attrezzature ed il personale dell'E.A.M. ».

L'onorevole Baldassari ha facoltà di svolgerlo.

BALDASSARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, raccogliendo il grido di allarme lanciato dai 700 dipendenti dell'E. A. M., i quali sono minacciati di trovarsi sul lastrico da un giorno all'altro, ho presentato l'ordine del giorno che svolgerò brevemente.

L'E. A. M. disimpegna da tempo funzioni di interesse notevole per i proprietari di automezzi (molti dei quali hanno come unico patrimonio l'automezzo stesso), quando i medesimi non siano gravati da ipoteche di una certa entità. Coloro che abbisognano del servizio dell'E. A. M., e sono moltissimi, hanno trovato in questo ente un funzionamento che ha risposto sempre a private ed anche a pubbliche necessità, mentre ad esempio l'A. C. I., per operazioni di assai

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

scarsa importanza, come la regolarizzazione di patenti, la concessione di licenze, il trasferimento di automezzi, percepisce dai proprietari di automezzi somme talvolta rilevanti. E posso provarvelo con alcune ricevute che mi hanno fatto pervenire taluni interessati. Vi è una pratica burocratica la cui spesa complessiva è di 1.750 lire, e su questa l'A.C.I. percepisce ben 1.230 lire; un'altra è di 7.048 lire, e l'A.C.I. percepisce 2.750 lire (e le percepisce direi quasi indebitamente, perché l'E. A. M. a queste operazioni provvede senza il compenso di un centesimo).

Del resto il relatore, onorevole Monticelli, ha già posto in rilievo come non sia opportuno in questo momento addivenire alla smobilitazione di questo ente, tanto più che è in gestazione la costituzione di un ente più importante che potrebbe assorbire fra breve un personale che sarebbe invece messo sul lastrico se l'E. A. M. — come si minaccia — venisse sciolto.

Quindi, rendendomi interprete dei bisogni di questi 700 dipendenti, che andrebbero a ingrossare la già troppo numerosa schiera dei disoccupati, invito il Governo ad accogliere questo ordine del giorno e a mantenere in vita questo ente fino alla costituzione del nuovo ente della motorizzazione, nel quale dovrà essere collocato questo personale.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli De Meo, Senteraro Gabriele, Troisi, De' Cocci, Pugliese, Pignatelli, Chieffi, Negrari, D'Ambrosio e De Maria:

« La Camera,

considerato lo stato di disagio amministrativo in cui versano le ferrovie dello Stato e le categorie degli autotrasportatori di merce, derivante da mancata intesa fra i due settori ed in particolare della deficiente e caotica regolamentazione legislativa in atto per gli autotrasporti;

ritenuto estremamente dannoso alla economia dei traffici, il frazionamento delle competenze amministrative, regolato da numerosi uffici ed enti diversi;

constatato che l'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) ha realizzato il principio di una stretta collaborazione tra Amministrazione statale ed autotrasportatori, e che attualmente è l'unico attrezzato per rappresentare unitariamente gli interessi dell'autotrasporto, nella attuazione del coordinamento fra strada e rotaia, da realizzarsi a cura del Ministero dei trasporti;

convinta che dalla esperienza positiva dell'ente e dalla sua attrezzatura non si debba

prescindere per la creazione dell'ente unico che realizzi coordinamento, unificazione e snellimento dei servizi,

invita il Governo:

a) ad attuare prontamente l'auspicato coordinamento fra strada e rotaia;

b) a provvedere all'unificazione della legislazione ed allo snellimento dei servizi amministrativi;

c) a non prendere iniziative di modificazione o soppressione di enti od organizzazioni operanti nel settore dell'autotrasporto, prima che si proceda da parte del Parlamento all'esame ed alla deliberazione sul progetto d'iniziativa parlamentare di prossima presentazione, portante la tanto auspicata unificazione ».

DE MARIA. Chiedo di svolgere io questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARIA. Il nostro ordine del giorno si riferisce ad un problema di vasta portata ed accenna ad una sua possibile soluzione attraverso un ente particolare che ha una sua determinata competenza.

Mi sembra sia di notevole importanza soprattutto per il motivo economico discutere di questo argomento; e diciamo subito qualcosa dell'ente cui ci riferiamo. Poco fa ho ascoltato con grande attenzione le parole che il collega Reggio D'Acì ha pronunciato e sono d'accordo con lui sulla necessità di unificare i servizi che riguardano la motorizzazione. Non sono però d'accordo sulle conclusioni che ne trae.

Debbo render atto con molto piacere all'onorevole Angelini, presidente della Commissione trasporti, ed al collega Monticelli, relatore del bilancio del Ministero dei trasporti, di quanto hanno scritto e detto a proposito della necessità della unificazione dei servizi della motorizzazione, e della utilità ed opportunità di mantenere in vita l'Ente autotrasporti merci, sia pure attribuendogli nuovi compiti ad integrazione di quelli che attualmente ha ed inquadrandolo in quel nuovo istituto di cui tanto si parla e che dovrebbe essere di prossima e, vorrei dire, immediata attuazione. Questo è oggetto di una proposta di legge di iniziativa parlamentare e quindi non mi soffermerò su tale argomento.

Tutto quanto riguarda il settore degli autotrasporti ed in particolare il problema della concorrenza tra strada e rotaia assume oggi particolare importanza. Desidero citarvi a questo proposito qualche dato di fatto. Attualmente in Italia abbiamo 250 mila

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

autotrasportatori, di cui 60 mila sono trasportatori professionali, cioè trasportano merci in conto terzi. Al 31 marzo scorso vi erano 264.332 autoveicoli adibiti al trasporto merci, tra autocarri e rimorchi, per una portata complessiva di 6.446.283 quintali. Di questi autoveicoli, 54.482 unità avevano una portata superiore ai 40 quintali, per un totale di 2.205.132 quintali. Quando si pensi ai 18 mila autocarri esistenti nel 1939, si vede il grande impulso che ha avuto la motorizzazione in questi ultimi tempi; la cifra degli autocarri si è straordinariamente moltiplicata in un decennio: questo fatto concreto deve farci pensare a quello che potrà essere lo sviluppo futuro del trasporto motorizzato. È necessario che lo Stato si interessi dell'autotrasporto; questo offre una estesa capillarità di servizi che oggi raggiunge una perfezione tecnica meravigliosa e che offre un'immensa utilità allo stesso privato, il quale trova nell'autotrasporto, sia di merci che di persone, un immenso vantaggio nei confronti di altri.

Tutti conoscono, ad esempio, la lunga trafila che bisogna fare per spedire le merci attraverso le ferrovie dello Stato; bisogna prenotare il vagone, si devono attendere giornate intere prima che esso parta, e non si sa mai con esattezza quando lo stesso potrà arrivare a destinazione. Usando dell'autocarro si possono spedire merci da un luogo all'altro senza lunghe procedure, con prelievo dal luogo di partenza e consegna a quello d'arrivo senza trafile o eccessiva perdita di tempo.

Il mancato coordinamento tra ferrovie e autotrasporti produce purtroppo un grave danno sia all'utente che allo Stato; inoltre, la legislazione in materia è quanto mai caotica: dobbiamo rifarci ancora alla legge del 25 giugno 1935, n. 1349, nella quale sono previsti i trasporti in conto terzi, per cui occorre una autorizzazione e concessione speciale da parte del Ministero dei trasporti, e i trasporti in conto proprio, per cui è sufficiente una semplice licenza locale.

Un altro degli inconvenienti più gravi è dato dal fatto che, mentre il traffico privato è libero, il traffico professionale è molto difficile: al riguardo vi sono disposizioni legislative restrittive, come ad esempio quella che riguarda la limitazione dei permessi per provincia ed il permesso di trasportare solo merci che non superino i 15 quintali; dunque, una specie di blocco con tutte le conseguenze che spesso a danno dell'economia i blocchi producono. È necessario che una nuova legislazione venga a regolare in modo definitivo

la materia. Più volte l'onorevole Angelini ha sollecitato perché si attui al più presto una migliore disciplina degli autotrasporti, che hanno assunto ormai una immensa importanza nella vita commerciale del paese.

Per quanto riguarda poi la soppressione degli enti già esistenti che regolano il controllo dello Stato in questo settore, io sono contrario alla loro soppressione. Ritengo controproducente abolirli per poi creare enti nuovi, quando questi già esistenti hanno una loro attrezzatura, hanno un loro personale, hanno i loro uffici e hanno saputo bene funzionare nel passato.

L'E. A. M. sorse per motivi contingenti in un periodo in cui vi era il controllo del carburante ed era limitata la circolazione degli autoveicoli, e bisogna convenire che questo ente ha saputo ben funzionare in un periodo eccezionale e difficile. Le statistiche riguardanti gli autoveicoli, quelle relative all'autotrasporto delle merci, all'efficienza degli automezzi ed a numerosi altri interessanti dati nel settore considerato, sono state fatte con criteri veramente tecnici, tanto vero che l'Istituto centrale di statistica le ha utilizzate per tutti i suoi lavori, ed il Ministero della difesa, con una circolare del 28 febbraio ultimo scorso, ha invitato tutti gli organi dipendenti a rivolgersi, non ad altri enti, bensì all'E. A. M. per avere dati e statistiche. E questi dati e queste statistiche sono veramente utili, perché ci danno subito un quadro degli autoveicoli disponibili, esistenti per conto proprio o per conto di terzi, ecc., nonché una possibilità di controllo oggi indispensabile. Così, per 400 nodi stradali in Italia, vi è stato un utilissimo lavoro di controllo e di statistica. Su questi dati l'E. A. M. ha anche svolto un encomiabile e molto diligente lavoro di compilazione che si è dimostrato veramente utile.

Ci troviamo di fronte, a proposito di questo ente, ad un fenomeno particolare: sinceramente debbo dire che a parlare dell'E. A. M. sono stato invitato non dai dirigenti dell'ente, ma dagli stessi autotrasportatori, i quali mi hanno detto: noi abbiamo visto realmente l'utilità dell'E. A. M., abbiamo visto che ci conviene molto di più pagare una tariffa a questo ente, lasciando che tutto si svolga attraverso il suo controllo con grande utilità nostra, anziché cento tariffe a diversi enti. Del resto è un concetto di sana democrazia quello di tenere in gran conto le richieste ed esigenze degli utenti, cioè dei trasportatori. Ed è un fatto importante ed essenziale anche quello di col-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

legare l'amministrazione statale con il cittadino (che sovente considera invece l'amministrazione soltanto sotto il profilo fiscale) attraverso un istituto di diritto pubblico; ora, l'ente autotrasporti merci ha adempiuto a tale funzione ed ha istituito dei comitati consultivi provinciali, dei quali fanno parte anche i rappresentanti degli autotrasportatori. Questo fatto di ascoltare e tener di conto il parere degli autotrasportatori per conciliare gli interessi del cittadino con quelli dello Stato, mi pare sia cosa utilissima.

Inoltre, l'Ispettorato della motorizzazione civile ha dovuto servirsi dell'E. A. M. per avere tutte le notizie informative locali necessarie, ed oggi una certa aliquota del personale dell'E. A. M. presta servizio presso il Ministero dei trasporti nell'ispettorato della motorizzazione. L'E. A. M. ha assistito largamente la categoria dei suoi utenti (circa 570 mila sono le pratiche che in un anno sono state svolte), e, come ho già riferito, gli autotrasportatori trovano assai comodo rivolgersi ad un solo ente anziché a diversi enti nello svolgimento delle loro pratiche, per quanto riguarda sia i permessi di circolazione sia il pagamento di altre tasse, ecc. Altrimenti sono 5 o 6 gli istituti ai quali gli autotrasportatori dovrebbero rivolgersi per pagare le tasse. L'E. A. M. ha già unificato diversi servizi, ma io mi augurerei che in una prossima legislazione questa unificazione dei servizi automobilistici venisse ufficialmente sancita nei diversi settori. Il cittadino deve pagare le tasse, è un suo dovere, ma fate che adempia questo suo dovere senza mettere a dura prova la sua pazienza e le sue gambe.

Anche sotto il punto di vista dei rapporti internazionali l'E. A. M. ha bene esplicato le sue mansioni lavorando d'accordo con l'I. R. O., che rappresenta l'ente europeo per il coordinamento delle attività facenti capo alle Nazioni Unite nel campo dei trasporti.

Oggi il Tesoro chiede che l'E. A. M. cessi dalla sua attività. Dalla sua costituzione fino al febbraio 1949 l'ente era vissuto grazie al pagamento di 250 lire di tassa annuale da parte degli autotrasportatori e ad una sopratassa di 3 lire per litro di carburante. Quando poi nel febbraio 1949 è cessato il regime vincolistico per i carburanti e, soppressa la sopratassa, è venuta a mancare una forte entrata per l'E. A. M., si è istituita una quota di lire 0,50 al litro sui prodotti petroliferi destinati al consumo nel settore dei trasporti, quota da prelevare sul contributo per « oneri salariali » gravante sul prezzo

degli stessi prodotti petroliferi. Per il titolo suddetto il Tesoro ha riscosso la somma di 800 milioni. Di questi 800 l'E. A. M. ha beneficiato solo per 300 milioni.

In considerazione di questo credito di 500 milioni che l'E. A. M. ha verso il Tesoro e soprattutto dei servizi che l'ente ha reso, rende e potrà rendere, esso ha diritto di vivere, almeno finché non sarà approvata la proposta di legge che prevede il suo assorbimento nell'Ente nazionale per la motorizzazione. E che l'ente viva ce lo auguriamo fervidamente, per il vantaggio degli autotrasportatori e con la prospettiva di ulteriori miglioramenti nel vasto settore degli autotrasporti, verso cui deve rivolgere sempre più la sua attenzione e cura lo Stato moderno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Mazzali.

« La Camera,

invita il Governo a denunciare il contratto di concessione di radiotrasmissione alla R. A. I. e a presentare un progetto organico di organizzazione delle radiotrasmissioni, che tenga conto delle esigenze radiofoniche dei costituendi enti regionali e delle necessità di informazione e di formazione della collettività nazionale.

E delibera, intanto, che la direzione delle radiotrasmissioni concernenti le cronache parlamentari sia assunta dalla Commissione parlamentare di vigilanza ».

L'onorevole Mazzali ha facoltà di svolgerlo.

MAZZALI. L'ordine del giorno trova la sua spiegazione e la sua giustificazione nella situazione particolare fatta ai radio-ascoltatori italiani, situazione che non ha riscontro in alcun altro paese del mondo, e che deriva dalla convenzione stipulata nel dicembre 1927 tra lo Stato italiano ed il costituendo Ente italiano radiofonico. Era il tempo in cui si inaugurava con varia fortuna la formula per cui tutto doveva essere nello Stato, niente al di fuori dello Stato, nulla contro lo Stato; il tempo in cui anche il notiziario *Stefani* andava musicato e, la gonfia retorica dei fedeli di Starace andava accompagnata dalle canzonette di Rabagliati e alternata dal coretto delle sorelle Lescano e dai sospiri di Oscar Carboni.

In virtù di questa convenzione lo Stato affidava la esclusiva delle comunicazioni radiofoniche all'« Eiar ». Lo Stato partecipava con quattro rappresentanti al consiglio d'amministrazione, e con altri quattro suoi funzionari assumeva di sorvegliare il funzionamento dell'ente. Il Ministero delle poste e telegrafi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

si incaricava della responsabilità di approvare e comunque ispirare le programmazioni dal punto di vista artistico, politico, economico.

È stata rispettata la convenzione? Sono stati mantenuti gli impegni assunti? Può dirsi che la « Rai » — alla cui presidenza provvede la democrazia cristiana e non il Governo e non la società — sia un organismo regolato dallo Stato per la collettività?

La pubblicità — era stabilito nella convenzione — doveva prendere soltanto il 10 per cento del tempo totale riservato alle comunicazioni e ai programmi musicali, artistici e culturali. Sugli introiti lordi lo Stato dal 1934 percepiva il 3,50 per cento, il 10 per cento degli introiti di pubblicità doveva venire accantonato per costituire un fondo necessario alla propaganda per lo sviluppo delle trasmissioni radiofoniche, ed anche per la formazione del gusto radiofonico in Italia.

Bene. Come questo istituto, come questo ente abbia funzionato tutti in Italia sanno; basta che ci riportiamo con la memoria ai tempi non lontani degli inni dell'Italia guerriera e delle canzoni dell'Italia in guerra, e alla gran noia che ce ne veniva, per cui ad un certo punto tutti gli italiani finivano per sapere tutto di un generale, o del « maresciallo » Mussolini e dei gerarchi minori, tanto che può ben dirsi che l'Italia radiofonica respirava nel respiro dei nostri galloni, mentre tutto o quasi tutto si ignorava, invece, della vita economica, della vita culturale, della vita artistica del nostro paese.

E come funzioni adesso questo ente tutti sappiamo. Io, per dovere professionale, debbo ascoltare la radio; ma, se la mia informazione dovesse esclusivamente attingere alla radio, dovrei francamente confessare di essere totalmente privo di nozioni, di notizie, di idee. Il notiziario è, infatti, incompleto e redatto e servito a fini polemici, così che ogni notizia che riguardi la C. G. I. L. è seguita sempre da notizie assai più ampie su quanto pensa o quanto ha fatto l'onorevole Pastore. Non si informa, si deforma. E qualche volta si irride e si offende.

Io non voglio discutere qui in sede tecnica ed estetica il programma artistico e culturale con cui si appagano le esigenze e le aspirazioni del pubblico italiano; debbo dire però che tutto è diventato pubblicitario: non è più il 10 per cento del tempo totale che viene assorbito dalla pubblicità, ma si può dire che la maggior parte dei concerti, la maggior parte dei notiziari e dei programmi in genere viene offerta da ditte, viene offerta dagli Arrigoni, dai Cinzano, ecc..

Si giunge sino ad interrompere una melodia, una canzone, un concerto, una dizione, una recitazione per domandare se per caso ci siamo lavati la mattina con il sapone X o non soffriamo di stomaco o di fegato.

Paghiamo anche se non ascoltiamo, anche se non ce ne serviamo. Paghiamo per essere canzonati. Siamo costretti ad un abbonamento per udire ciò che non vorremmo udire.

L'ente radiofonico non funziona, dunque, in ogni caso non serve gli interessi, le esigenze della collettività. Voi direte: vi è una commissione parlamentare che ha il compito di vigilare, di controllare perché il notiziario non sia fazioso, perché il notiziario non accolga per il 90 per cento il suggerimento o le istanze contenute nel programma e nelle attività del partito che è oggi al potere. Ma voi non dovete dimenticare che, per un articolo della convenzione, il Ministero dell'interno è praticamente il padrone dell'ente radiofonico; il Ministero dell'interno, a suo giudizio insindacabile, può sopprimere, modificare, correggere, sostituire tutto il programma, quello artistico, quello culturale, quello sportivo ed anche lo stesso notiziario locale.

Nella convenzione, il Governo si riservava il diritto di svolgere, di illustrare la sua attività per due ore al giorno: in realtà le due ore sono diventate quattro e anche cinque. Nella stessa convenzione si dice che sei ore settimanali devono essere dedicate a spiegazione dell'attività dei comuni, ma non mi risulta che un solo quarto d'ora sia mai stato messo a disposizione dei comuni.

La commissione parlamentare non può fare niente, non ha l'autorità non ha il potere, non dico per il modo come è composta, ma per il modo con cui è previsto e regolato il suo intervento. A che serve? Chi comanda è il Ministero dell'interno in ultima istanza, e in prima istanza il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Poiché noi abbiamo il diritto di denunciare questa convenzione fino dal 1948, io domando che venga denunciata, tanto più che il contratto è in scadenza, denunciata e non rinnovata, anche perché l'« Eiar » — la « Rai » di oggi — credo sia riuscita, in modo più o meno elegante, a sottrarsi al controllo finanziario dello Stato. Cosa rende allo Stato? E cosa restituirà allo Stato? In verità, la « Rai » è proprietaria soltanto della concessione; vi è una società per l'incisione, ve ne è una che ha la proprietà degli immobili e dei terreni, ve n'è una che gestisce la pubblicità e ve n'è un'altra che edita le pubblicazioni. Quattro

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

società derivate dalla prima, e che alla prima hanno sottratto ogni patrimonio e ogni prospettiva di successo economico e finanziario.

Tutto il patrimonio che è derivato dalla concessione si è trasferito nella mani dei proprietari di queste quattro società.

Poiché questo Governo mi pare che segua, in economia, una concezione direi liberale, per cui lo stesso onorevole Togni vorrebbe controllare nelle loro dimensioni e nel loro funzionamento i monopoli, e Pella è per la privatizzazione dell'attività economica, e Lombardo per la liberalizzazione degli scambi, non vedo come questo Governo possa insistere per mantenere un monopolio nelle radio-trasmissioni; monopolio che può servire le esigenze di un partito, ma che contrasta profondamente con le aspirazioni della collettività italiana, alla vigilia della sua organizzazione amministrativa per regioni.

Per questo io chiedo che il Governo denunzi questa convenzione. Ché se poi il Governo intendesse mantenere questo monopolio, organizzi esso un sistema radiofonico e lo gestisca direttamente; non consenta insomma che attorno a questo monopolio si incrosti una clientela finanziaria e si articoli una attività propagandistica che offendono e danneggiano il paese nella sua sensibilità e nella sua dignità.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Capalozza, Ricci e Pino:

« La Camera,

ritenuta la importanza delle cooperative di produttori della pesca,

invita il Governo

a emanare urgenti e radicali provvedimenti diretti:

a) a potenziare le organizzazioni cooperative dei pescatori e ad agevolarle con un particolare regime fiscale;

b) a favorire la gestione diretta, da parte delle cooperative dei pescatori, dei mercati all'ingrosso del pesce ».

L'onorevole Capalozza ha facoltà di svolgerlo.

CAPALOZZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già l'anno scorso io ebbi a presentare insieme con alcuni colleghi un ordine del giorno che concerneva i problemi della pesca, ordine del giorno che venne accettato, sia pure come raccomandazione, dal ministro di allora.

Tuttavia, a distanza di parecchi mesi, la situazione è rimasta, non dico pressoché

identica, ma del tutto identica a quella che io allora lamentavo e segnalavo. Sicché, anche per brevità, desidero di richiamarmi puramente e semplicemente a quello che allora dicevo; senza ripetere gli argomenti, desidero riproporre all'attenzione dei colleghi e soprattutto all'attenzione del Governo i rilievi che, nella occasione, mi son permesso di fare. Ricordo solo che, fra l'altro, allora io indicavo, a proposito del problema specifico dei mercati della pesca e dell'opportunità che i mercati della pesca venissero gestiti direttamente dalle organizzazioni cooperativistiche dei pescatori, ricordo — dico — che io indicavo alcuni elementi di carattere tecnico-giuridico, suggerivo alcune interpretazioni che potevano agevolmente essere date alla vecchia legge sui mercati ittici, e prospettavo altresì, *de iure condendo*, alcune opportune revisioni della legge medesima. Peraltro, le cose — ripeto — sono rimaste al punto di prima. Orbene, convegni, congressi, assemblee, riunioni si sono susseguiti in varie parti d'Italia — in Ancona, a Rimini, a Finale Ligure, a Chioggia, in altre città marittime delle varie zone d'Italia — per prospettare la necessità di potenziare le cooperative pescherecce, per porre in luce l'esigenza urgente e improrogabile di soddisfare a questa necessità, per caldeggiare delle provvidenze legislative atte a sollevare la sorte, spesso davvero miserevole, d'una folla innumere di lavoratori del mare.

Torna a proposito, onorevoli colleghi, che io riporti qui alcune parole che sono state scritte dall'onorevole Verenin Grazia, un appassionato e uno specialista in questioni cooperativistiche, nella prefazione ad una acuta relazione di Tito Biancalana, mio concittadino, svolta al convegno dei lavoratori della pesca tenutosi in Ancona nei giorni 14 e 15 gennaio 1950 e pubblicata in opuscolo.

Ecco cosa si legge in questa prefazione: « La varietà e molteplicità dei problemi che da tempo attendono una soluzione, e i neri momenti di crisi che sta attraversando la pesca, impongono che si dia a questo settore una maggiore spinta organizzativa per poter compiere in breve tempo la strada che separa i lavoratori della pesca da tante altre categorie di lavoratori. La crisi grave che affligge oggi la pesca è determinata dall'incuria e dall'incompetenza delle autorità governative, che trascurano questo settore importante della vita economica nazionale, e lo lasciano soffocare, consentendo l'importazione di prodotti stranieri, senza porre il problema di una politica marinara produttivistica, attraverso il rinnovamento del navi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

glio scadente e la formazione di unità di alta pesca; che trascurano la necessità di promuovere trattati atti a procurare nuove basi, di concedere aiuti creditizi, di emanare provvedimenti capaci di garantire la giustizia e la sicurezza sociale a tutta la categoria, provvedimenti intesi a restituire le proprietà mal tolte alla collettività, nei settori delle valli e delle acque interne, a instaurare una politica peschereccia protettiva degli interessi del nostro paese marinaro e della vita stessa dei lavoratori ».

Posso ben dire che nelle parole che ho letto, del collega onorevole Verenin Grazia, sia come racchiuso tutto il senso della istanza di cui io mi son fatto portavoce con l'ordine del giorno che ho presentato insieme con i colleghi Pino e Ricci.

Sul piano generale dei provvedimenti invocati a favore della pesca — e per ciò stesso delle cooperative dei pescatori — ne citerò alcuni, traendoli dai diversi documenti a mia disposizione, e più precisamente dalla mozione in data 30 aprile 1950 del convegno tenutosi a Finale Ligure dai rappresentanti dei pescatori della riviera ligure di ponente, da Genova a Ventimiglia, e dal memoriale redatto dal sindaco di Chioggia, sulla scorta della risoluzione dei pescatori chioggiotti raccolti in assemblea, generale poche settimane or sono.

Nel documento del convegno dei pescatori della riviera ligure di ponente vengono indicati, tra gli altri, i seguenti punti:

« 1°) la distanza di non meno di tre miglia dalla costa verso l'alto mare, prevista dall'articolo 2 del decreto 1° settembre 1934 per la pesca a strascico, rimanga tale anche nei mesi dal settembre all'aprile, in quanto la detta pesca, distruggendo la fauna e la flora marina proprio nei mesi della riproduzione è causa prima dell'impoverimento del patrimonio ittico;

2°) divieto della pesca, trasporto e commercio del pesce in via di formazione inferiore ai 7 centimetri di lunghezza;

3°) protezione della fauna e flora marina, nonché del prodotto ittico, mediante la repressione totale della pesca con esplosivi e divieto di scarico in mare dei residui di prodotti chimici;

4°) estensione della concessione del carburante per i motori in esenzione da diritto doganale anche alle fonti luminose « lampare », in quanto i pescatori della piccola pesca, che sono dotati delle « lampare », non hanno, invece, nella grande maggioranza, la possibilità finanziaria di acquistare i motori a propulsione per i loro natanti;

5°) emanazione di disposizioni precise acciocchè le commissioni locali per la pesca marittima, istituite con decreto legge 2 marzo 1931, n. 600, ed ora ricostituite, siano rese funzionanti e si radunino spesso, almeno una volta al mese, onde formulare proposte, pareri ed anche disposizioni ed autorizzazioni nella sfera locale sulle questioni attinenti la pesca;

6°) emanazione di disposizioni per rendere efficiente e rispondente alle necessità della categoria il credito peschereccio di cui alla legge 4 giugno 1935, n. 1291, concedendo alle cooperative di autentici pescatori il credito di impianto, a tasso minimo ed ammortizzabile in non meno di 10 anni;

7°) concessione ai pescatori della piccola pesca dell'esenzione totale dalle imposte per un periodo di 5 anni e, in via subordinata, elevazione dei limiti di imponibile fino a lire 100.000 e da lire 100.000 a lire 250.000 previsti dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 838, in quanto la rivalutazione matematica applicata dagli uffici distrettuali delle imposte dirette, oltre che non essere aderente alla reale possibilità della categoria, ha annullato di fatto le agevolazioni contenute nel citato decreto n. 838 del 1948;

8°) istruzioni e direttive agli uffici distrettuali delle imposte dirette per l'osservanza della circolare del Ministero delle finanze 5 aprile 1946, n. 2160, per la classificazione in categoria C1 dei pescatori che esercitano effettivamente l'attività con meno di 4 dipendenti, in quanto detto criterio non viene seguito, e gli stessi sono tassati in categoria B ».

Vi sono, poi, nella medesima mozione altre rivendicazioni pure esse di carattere concreto: la corresponsione degli assegni familiari a tutti i pescatori di piccola pesca, corresponsione che è stata soppressa in data molto recente, credo circa un anno fa; l'assistenza in caso di malattia ed infortunio; la previdenza in caso di invalidità; la pensione per la vecchiaia.

Per quanto riguarda l'altro documento, proveniente dall'amministrazione comunale di Chioggia e redatto in base ai desiderata esposti dalla importante marineria di quel centro peschereccio del Veneto, vi si chiedono anche altre provvidenze, che riassumerò scorrendo rapidamente il documento stesso.

1°) Si invoca la massima limitazione dell'importazione del prodotto ittico fresco e di quello in scatola. L'importazione del pesce fresco determina una grave svalorizzazione del prodotto locale — tanto che in due

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

giorni furono rigettati a mare, nella zona di Chioggia, oltre 500 quintali di pesce ed i rimanenti 800 quintali venduti da un massimo di 30 ad un minimo di 5 lire al chilogrammo — e riduce la classe peschereccia italiana in genere ad uno stato di estrema miseria. Si noti che solo Chioggia conta 2.300 pescatori d'alto mare e 2.700 pescatori dediti alla piccola pesca. L'importazione del pesce in scatola, d'altro canto, mette in crisi anche l'industria conserviera, si da aggiungere alla grave situazione economica della classe peschereccia quella delle categorie a questa complementari.

2°) In relazione al trattato di pesca italo-jugoslavo, si raccomanda caldamente che si facciano opportuni e tempestivi passi per miglioramenti e modifiche, e si inizi una energica azione contro le arbitrarie e unilaterali misure del governo jugoslavo, il quale ha emanato una legge secondo la quale le acque territoriali lungo la costa esterna jugoslava, anziché essere determinate in sei miglia, in conformità delle consuetudini internazionali, vengono allargate a dieci miglia: misura questa che riduce notevolmente le già ridotte zone pescose disponibili per l'esercizio della pesca nell'Adriatico.

3°) Si chiede lo sgravio doganale per i combustibili e lubrificanti destinati alla pesca, come attuato per i piccoli centri pescherecci di Grado, Marano Lagunare e Caorlen, considerando la notevole incidenza che i diritti doganali hanno sulle spese generali di gestione dei motopescherecci (attualmente in quei centri il combustibile viene fornito ai pescatori a 50 lire il chilo, mentre i pescatori degli altri centri debbono pagarlo sulle 105 lire il chilo).

4°) Si chiede altresì l'approvazione sollecita della gestione diretta, da parte dell'ente cooperativistico locale, del mercato ittico all'ingrosso.

Quest'ultimo punto, su prospettiva nazionale, è considerato e sottolineato nel mio ordine del giorno; ma non mi intratterrò su di esso, perché ho già svolto al riguardo, come ho detto in principio, un ordine del giorno nel 1949, sempre in sede di bilancio, ed è sufficiente che mi riferisca integralmente a quelle considerazioni.

Concludo rammentando che già l'anno scorso, mentre svolgevo il mio ordine del giorno, ebbi a fare riferimento ad alcuni articoli interessanti, scritti sul tema della cooperazione peschereccia e dei mercati ittici, dall'onorevole Salerno, che era allora sottosegretario alla marina mercantile. Oggi desidero ugualmente fare riferimento all'onore-

vole Salerno per il suo intervento di due o tre giorni or sono proprio sui medesimi argomenti. La circostanza che l'onorevole Salerno non sia un uomo di nostra parte, ma sia anzi membro di un partito al Governo, e la circostanza altresì che le sue parole sono dirette all'identico scopo che oggi ho indicato brevemente, costituiscono di per sé quasi un implicito invito, e un ammonimento: che in un problema di questo genere, in un problema così importante che attiene alle esigenze di vita di masse imponenti di nostri lavoratori, i lavoratori del mare, i lavoratori delle nostre coste, si uniscano le forze, si uniscano le buone volontà, al di sopra delle differenze ideologiche e delle differenze politiche, per un'opera di giustizia e di benessere sociale, per un'opera di civiltà e di pace.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Mazza:

« La Camera,

nell'approvare il bilancio della marina mercantile, auspica che si dia il maggiore incremento alle scuole marinare professionali, stanziandosi più cospicui contributi in favore dell'E.N.E.M.

Fa voti affinché la crisi del naviglio minore e del settore peschereccio trovino nella comprensione degli organi competenti la massima considerazione.

Si augura che l'avvicendamento, unico sollievo per la pesante disoccupazione marinara, non sia abolito neanche parzialmente e che la legge per la revisione delle pensioni ai marittimi sia al più presto discussa e approvata ».

L'onorevole Mazza ha facoltà di illustrarlo.

MAZZA. Mi sembrerebbe fare offesa alla comprensione e alla competenza dei colleghi se mi attardassi ad illustrare il mio ordine del giorno. Le necessità delle scuole professionali marittime, la crisi del settore peschereccio e del naviglio minore sono state brillantemente esposte dai nostri colleghi, di ogni parte della Camera, che mi hanno preceduto nel dibattito. Desidero soltanto rinnovare all'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile la più viva preghiera affinché i turni di avvicendamento, unico sollievo nella pesante disoccupazione dei marittimi, non siano per nessun motivo intaccati, e desidero esprimere l'augurio che la legge per la revisione delle pensioni sia al più presto sottoposta all'esame del Parlamento. Spero di ricevere dall'onorevole sottosegretario, in cambio di questa mia con-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

cretezza, l'accoglimento del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Petrucci:

« La Camera,

considerato che:

a) l'automobile è un grande produttore di lavoro e di ricchezza;

b) è un mezzo formidabile per lo sviluppo e il potenziamento economico della nazione;

c) è un meraviglioso contribuente che versa ingenti somme all'erario dello Stato;

d) è uno strumento prezioso per il progresso civile e sociale dei popoli;

considerato altresì:

1°) che per potere trarre dall'automobile tutti i profitti che esso può dare bisogna diffonderne l'uso il più largamente possibile;

2°) che detta diffusione non potrà avvenire senza la concessione da parte dello Stato di adeguate provvidenze in favore dello sviluppo dell'automobilismo;

3°) che l'adozione di provvidenze del genere non mancherà di dare all'erario gettiti fiscali superiori a quelli attuali,

invita il Governo

a promuovere la costituzione di un Comitato interministeriale per lo sviluppo dell'automobilismo, chiamandone a far parte i Ministri dei trasporti, delle finanze, dell'industria e commercio e dei lavori pubblici, col compito di predisporre un piano di risoluzione del problema dell'automobilismo, che armonizzi le esigenze fiscali dello Stato con la necessità dello sviluppo automobilistico, stabilendo le provvidenze atte a favorire tale sviluppo onde assicurare al popolo italiano un avvenire pieno di fecondo lavoro e, quindi, di grande benessere ».

L'onorevole Petrucci ha facoltà di illustrarlo.

PETRUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Ho presentato il mio ordine del giorno perchè desidero intrattenere la Camera su un problema che è veramente di notevole importanza per la nazione, ed è di grande attualità, cioè sul problema dell'automobilismo. L'automobile, onorevoli colleghi, ha rivoluzionato il mondo, perchè ha impresso un ritmo veramente febbrile alla vita degli uomini, e io desidero difendere l'automobile perchè è realmente un formidabile strumento di lavoro, ed è un mezzo che ha contribuito e notevolmente contribuirà al progresso civile e sociale dei popoli.

L'automobilismo italiano e la Fiat. Io difendo l'automobilismo perchè esso serve a dare pane e lavoro a centinaia di migliaia di lavoratori. Io lo difendo e lo esalto, perchè sono sicuro che, alla fine, l'automobilismo non mancherà d'imporsi anche in Italia, ed è per questo, onorevoli colleghi, che invito anche voi a difenderlo, perchè, difendendolo, farete anche opera utile per il popolo italiano. Quando si parla di automobilismo, non si può non parlare della città di Torino, culla dell'automobilismo italiano, non si può non parlare della Fiat, che rappresenta veramente la madre dell'automobilismo italiano, specie oggi che conta ben 70 mila lavoratori, mentre nel 1899 ne aveva solo una cinquantina.

FACCHIN. E la « Lancia »?

PETRUCCI. Ne parlerò dopo. Adesso parlo della Fiat e, parlandone, non posso non rivolgere un reverente pensiero al grande e valoroso pioniere Giovanni Agnelli, che ha creato la Fiat: non posso non rivolgere un pensiero ad un plauso a tutti i lavoratori di tale casa costruttrice che hanno contribuito, con il loro spirito di sacrificio, con la loro tenacia e con la loro volontà, al progresso dell'automobilismo italiano.

E dopo di aver elogiato la Fiat, non posso non rivolgere un elogio alla casa Lancia, che ha 7000 lavoratori, all'Alfa-Romeo, alla Bianchi, alla O. M., ecc. nonchè a tutte le altre case che hanno contribuito, in misura naturalmente proporzionata alle loro forze, allo sviluppo dell'automobilismo in Italia e al progresso alla motorizzazione.

Onorevoli colleghi, il problema dell'automobilismo è problema essenziale per la vita della nazione.

Io lo esaminerò nei suoi tre settori fondamentali della produzione, della circolazione, della esportazione.

Il settore della produzione. Nel campo della produzione l'Italia ha effettivamente fatto grandi passi: dalle 78 mila unità, costruite nel 1938 si è passati alle 86.054, unità del 1949, battendo, così, il primato del 1938.

Le unità costruite sono le seguenti:

autovetture	65.379
autocarri	18.702
autobus	1.973
Totale	86.054

Delle 86.054 unità ne sono state immatricolate 64.387 così suddivise: 48.955 autovetture, 13.998 autocarri e 1.434 autobus.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Se volete avere anche una idea della produzione motociclistica, vi informo che essa ha raggiunto 113.000 unità circa, di cui: 99.020 motoleggere, 7.861 micromotori e, 5.594 motocarri.

I rimorchi costruiti nel 1949 sono stati 2.065, con un aumento di circa del 5 per cento rispetto al 1948.

Nel primo trimestre del 1950 si è pure avuto un incremento nella costruzione di autovetture, autocarri ed autobus, rispetto al primo trimestre del 1949, con un totale di 28.768 unità ed un aumento del 61,8 per cento.

Vediamo, ora, come sono stati immatricolati gli autoveicoli nuovi di fabbrica in Italia.

Per quanto concerne le autovetture, al primo posto sta la Lombardia con 12.379 unità; la sola Lombardia ha immatricolato 10.583 autovetture, e tale numero supera di circa duemila unità il totale di quelle immatricolate nella Liguria, nella Sicilia, nella Campania, nelle Puglie, nella Sardegna, nell'Umbria, nella Calabria, nella Lucania, nelle Marche, e nell'Abruzzo. Nell'Emilia, nel Veneto e nella Toscana sono state immatricolate 11.348 unità, e 13.602 nel Piemonte e nel Lazio.

Non cito queste cifre per criticare il fatto che in Lombardia vi siano più autoveicoli che nelle altre regioni; sono lieto di questa constatazione e mi auguro che la cifra sia, in prosieguo di tempo, anche triplicata: perché quando una parte dell'Italia si sviluppa e prospera, dal punto di vista economico ne deriva indirettamente uno sviluppo di tutte le altre parti del paese.

Per quanto riguarda gli autocarri nuovi di fabbrica, la Lombardia ne ha immatricolati 3.300; essa ha immatricolato, cioè, un numero di autocarri presso a poco uguale a quelli immatricolati in Liguria, Campania, Sardegna, nelle Marche e Puglie, in Abruzzo, nella Calabria, Umbria e Lucania, oppure in Emilia, nel Veneto, nella Sicilia e nel Lazio oppure ancora in Piemonte e nella Toscana.

Tutto ciò ho voluto dire, per dare un indice del progresso automobilistico nelle varie regioni d'Italia. Vi risparmio tutte le altre cifre.

Dalle cifre che vi ho comunicato risulta però evidente che l'automobilismo in Italia ha conseguito un certo sviluppo. Possiamo dire che questo sviluppo sia effettivamente soddisfacente per noi? No, perché confrontando la produzione italiana con quella estera troviamo i seguenti dati: Stati Uniti, 6.259.000 autoveicoli; Gran Bretagna, 605.000; Francia,

285.000; Germania occidentale, 162.000; Italia, 86.054. Gran Bretagna, Francia e Germania hanno una popolazione presso a poco uguale a quella italiana: ciò vuol dire che la nostra produzione automobilistica, seppure abbia realizzato un certo miglioramento, è rimasta ad un livello molto basso rispetto a quella delle altre nazioni estere.

Il settore della circolazione. Esaminiamo ora il settore della circolazione. Fino al 31 dicembre 1949, hanno pagato la tassa di circolazione 977.223 unità, così distribuite: autovetture, 266.928; autobus, 10.290; autocarri, 208.821; rimorchi, 25.608; motocarri e motofurgoni, 30.634; motociclette, 145.392; motoleggere, 160.742; biciclette con micromotore, 128.808.

Dai dati che ho citato risulta che al 31 dicembre 1949 hanno circolato circa 486.039 automezzi e, aggiungendovi le altre macchine che non pagano la tassa di circolazione, si arriva a circa 500.000 automezzi. Possiamo dire che un certo progresso vi è sfato. Però, ponendo le cifre della circolazione italiana in relazione alle cifre della circolazione degli altri Stati, troviamo: per la Germania occidentale 800.000 automezzi; per la Francia, 2.270.000; per l'Inghilterra, 3.000.050.

La densità media di circolazione. Se noi ci riferiamo alla densità media di circolazione, troviamo che in Italia tale densità è stata nel 1949 di un automezzo ogni 95 abitanti, mentre nel 1948 era stata di un automezzo ogni 112 abitanti. Quindi, anche sotto questo riguardo, vi è stato un certo miglioramento; ma, se confrontiamo la densità media di circolazione nazionale con quella di alcuni Stati esteri troviamo le seguenti cifre: Stati Uniti, un automezzo ogni 3 abitanti; Canada uno ogni 5; Gran Bretagna, uno ogni 16; Francia uno ogni 18; Svizzera, uno ogni 28; U. R. S. S. uno ogni 65; Italia, uno ogni 95.

Esaminiamo ora la densità media per regione. È in testa la Lombardia con un automezzo ogni 56,5 abitanti, seguita dal Piemonte con uno ogni 56,9, dalla Liguria con uno ogni 71,2, dal Lazio con uno ogni 71,6 e così via. Vi leggo, ora, i dati concernenti alcune regioni meridionali: Campania, con un automezzo ogni 169,4 abitanti; Abruzzi e Molise con uno ogni 186; Puglie, con uno ogni 197; Sardegna con uno ogni 206; Sicilia, con uno ogni 211 (quanto è indietro la mia Sicilia!); Calabria, con uno ogni 281; Basilicata con uno ogni 299.

Una voce al centro. Cosa dobbiamo fare?

PETRUCCI. Cosa dobbiamo fare? Dobbiamo cercare di sviluppare l'automobilismo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

e la motorizzazione affinché non vi siano regioni anchilosate e depresse. Io mi auguro che sia incrementato notevolmente e magari triplicato lo sviluppo automobilistico e motoristico nelle regioni del nord, ma lo sviluppo si deve realizzare in tutta l'Italia, affinché ogni regione risulti adeguatamente motorizzata, ed una valanga di autoveicoli costruiti nel nord venga nel sud per contribuire al progresso di tale parte d'Italia...

Onorevoli colleghi, se consideriamo ora la densità automobilistica delle province, troviamo in testa Milano con un automezzo ogni 40 abitanti, e sono lieto di ciò; vorrei, anzi, che l'anno venturo ne avesse uno ogni 10 abitanti; segue Torino con uno ogni 43 abitanti; Roma con uno ogni 54,5; Genova con uno ogni 60; Bologna, con uno ogni 61,7; e poi vengono, alquanto lontane: Palermo con uno ogni 177, Catania, con uno ogni 136,5 abitanti; Messina con un'auto ogni 253 abitanti; Siracusa con un'auto ogni 207,7 abitanti; Ragusa con un'auto ogni 207 abitanti; Trapani con un'auto ogni 219 abitanti.

CUTTITTA. Noi siamo considerati « terzoni »...

PETRUCCHI. Io mi sento italiano come tutti gli altri!...

Il rapporto tra l'importanza economica e la circolazione. Se facciamo ora il raffronto tra l'importanza economica delle varie regioni italiane e lo sviluppo della motorizzazione, espresso in percentuale di autoveicoli circolanti, si hanno i seguenti dati: Lombardia 22,294 per cento d'importanza economica e 22,424 per cento di circolazione autoveicoli; Piemonte 11,416 per cento e 12,287 per cento; Emilia 11,269 per cento e 9,840 per cento; Lazio 9,808 per cento e 9,638 per cento; Veneto 9,535 per cento e 9,846 per cento; Toscana 6,681 per cento e 7,240 per cento; Sicilia, 5,230 per cento e 4,243 per cento; Campania 4,850 per cento e 5,715 per cento; Liguria 4,116 per cento e 4,467 per cento; Puglia 4,018 per cento e 3,252 per cento; Marche 2,695 per cento e 2,751 per cento; Abruzzi e Molise 1,660 per cento e 1,918 per cento; Trentino Alto Adige 1,473 per cento e 1,681 per cento; Umbria 1,542 per cento e 1,581 per cento; Calabria, 1,538 per cento e 1,595 per cento; Sardegna 1,121 per cento e 1,181 per cento; Basilicata 0,535 per cento e 0,460 per cento.

Dai dati che ora vi ho letti, risulta dimostrata in maniera chiara la grande aderenza tra lo sviluppo della motorizzazione e l'importanza economica di ogni regione, e se si fa pure il confronto fra l'indice percen-

tuale dell'importanza economica delle varie province e la percentuale degli autoveicoli circolanti in essi, si ha la conferma di quanto sopra. Per le province si hanno i seguenti dati: Milano 11,078 per cento d'importanza economica e 12,025 per cento di autoveicoli circolanti, Roma 8,153 per cento e 8,054 per cento; Torino 5,238 per cento e 6,051 per cento; Napoli 3,147 per cento e 3,381 per cento; Genova 3,028 per cento e 3,047 per cento; Bologna 2,614 per cento e 2,534 per cento; Firenze 2,526 per cento e 2,639 per cento; Brescia 1,745 per cento e 1,956 per cento; Palermo 1,344 per cento e 1,113 per cento; Catania 1,036 per cento e 1,133 per cento; Messina 0,558 per cento e 0,538 per cento; Trapani 0,508 per cento e 0,378 per cento; Agrigento 0,426 per cento e 0,201 per cento; Siracusa 0,391 per cento e 0,396 per cento; Caltanissetta 0,292 per cento e 0,108 per cento; Ragusa 0,230 per cento e 0,240 per cento.

Dagli elementi che ho fornito, risulta chiaramente che l'Italia ha una densità di circolazione minima, e ciò vuol dire che anche in questo settore siamo ad un livello molto basso rispetto alle altre nazioni.

Il settore dell'esportazione. Passiamo, ora, al settore dell'esportazione. Nel 1949 sono state esportate all'estero 17.500 unità, con un aumento di circa il 20 per cento rispetto al 1948, nel quale anno sono state esportate circa 14 mila unità.

Anche le esportazioni hanno segnato quindi un certo miglioramento, e tale miglioramento risulta anche dai dati concernenti l'esportazione del 1° trimestre 1950.

Da tali dati risulta che nei primi tre mesi dell'anno in corso sono state esportate 3.850 unità, contro 3.397 del 1° trimestre del 1949, con una percentuale di aumento del 13,5 per cento.

Mettendo a raffronto le 3.850 unità esportate nel 1° trimestre 1950 con le 28.768 prodotte nello stesso periodo, si ha una percentuale del 13,4 per cento dell'esportazione sulla produzione.

L'esportazione è stata indirizzata particolarmente in Germania, alle forze militari alleate, in Austria, in Svizzera, Australia, Olanda, Belgio, Danimarca, Sud Africa e Siam.

Da quanto ho detto, risulta che l'esportazione ha fatto pure qualche progresso, ma la percentuale di esportazione, nei confronti della produzione, risulta alquanto bassa.

Il problema fiscale. Dal particolareggiato esame da me fatto risulta in maniera chiara e precisa che i tre settori che caratterizzano

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

l'automobilismo italiano, e cioè la produzione, la circolazione e l'esportazione hanno fatto nel 1949 un certo progresso rispetto al 1948. Analogo progresso si è riscontrato confrontando il 1° trimestre del 1950 col primo del 1949.

Risulta, però, altrettanto in maniera chiara e precisa, che nei confronti delle altre nazioni noi ci troviamo ad un livello molto basso in tutti e tre i settori di cui trattasi.

Viene, allora, spontanea una domanda: Quali sono le cause che costituiscono remora allo sviluppo dell'automobilismo?

Siccome ho sentito concordemente lamentare che il principale ostacolo che impedisce il rapido progredire dell'automobilismo risiede nel fatto che sull'automobile gravano carichi fiscali piuttosto elevati, ho ritenuto opportuno approfondire la questione per accertare, nel modo più sereno ed obiettivo, la misura di detti oneri, considerando separatamente produzione, circolazione ed esportazione, al fine di rendermi conto della esatta realtà delle cose.

Oneri che gravano sulla produzione. Sul costo di produzione gravano le seguenti imposte: 5,37 per cento per dazi doganali, imposte di fabbricazione, diritti di licenza e diritti accessori; 5,80 per cento per tassa generale sull'entrata sulle materie prime importate e sui passaggi di lavorazione; 0,04 per cento per imposte sull'energia elettrica e luce; 6,04 per cento per altre imposte dirette e indirette; 0,34 per cento per diritti doganali e imposta generale sull'entrata sulle gomme; 11,07 per cento per oneri sociali assistenziali e fiscali sulle retribuzioni di lavoro.

Le imposte e gli oneri sociali che gravano sulla produzione risultano, quindi del 28,66 per cento, cioè circa il 29 per cento del costo.

Oneri che gravano sulla circolazione. Sulla circolazione gravano diversi oneri fiscali che ammontano nel loro complesso a circa il 15-20 per cento del prezzo.

Gli oneri di cui trattasi gravano: sulla vendita, sulla messa in circolazione, sui consumi, sulle riparazioni, sulla manutenzione, sui trapassi di proprietà, ecc..

Sulla circolazione gravano altresì gli altri oneri che risultano applicati sul carburante e cioè: imposta di fabbricazione, imposta generale sull'entrata, diritti portuali e casuali.

Gli oneri di cui trattasi ammontano a lire 76,64 al litro sulla benzina, e poiché la benzina si vende attualmente a lire 116 il

litro, gli oneri fiscali sulla benzina ammontano al 66 per cento circa del prezzo.

Sul gasolio grava, invece, una imposta di lire 41,88 al litro e poiché il suo prezzo di vendita è di lire 76 al litro, gli oneri fiscali sul gasolio ammontano al 55 per cento circa del prezzo.

Oneri che gravano sull'esportazione. In Italia si tassa la produzione e all'estero, invece, la vendita, per cui gli esportatori debbono pagare due imposte: quella nostra e quella estera.

Esportando, ad esempio, una macchina italiana in Gran Bretagna, su ogni cento lire di costo originario, la macchina italiana deve pagare: lire 29 di oneri italiani sulla produzione; lire 43,80 di dazio doganale; lire 57,60 di tasse inglesi sulla vendita; e cioè un totale di lire 130,40, mentre la macchina inglese paga in Gran Bretagna, su cento lire del costo originario, soltanto lire 33,33 per tassa sulla vendita.

La macchina inglese, come del resto quella americana e francese, se introdotta in Italia non è gravata da alcuna tassa nazionale, perché in Italia non esiste tassa sulla vendita e paga soltanto il nostro dazio e l'imposta generale sull'entrata.

Confronto degli oneri fiscali italiani con quelli esteri. Da quanto ho precedentemente esposto, risulta che i tre settori dell'automobilismo italiano, cioè la produzione, la circolazione e la esportazione sono gravati realmente da oneri fiscali che hanno una certa consistenza.

Le associazioni e gli utenti interessati lamentano che tali oneri sono eccessivi e che all'estero la pressione fiscale è, invece, alquanto più bassa, e perciò viene favorito lo sviluppo automobilistico.

Vediamo come realmente stanno le cose sia in Italia che all'estero.

Esaminiamo anzitutto il prezzo della benzina. In Italia, come abbiamo visto, ogni litro di benzina costa lire 116; in Olanda: lire 43; negli Stati Uniti: lire 49,60; in Gran Bretagna lire 57,40; nel Belgio: lire 64,18; nella Francia: lire 84,70; in Svizzera: lire 86,63.

Dati i prezzi cui ho accennato, su ogni litro di benzina gravano rispettivamente le seguenti imposte: lire 13,02 negli Stati Uniti; lire 28,80 in Gran Bretagna; lire 40,35 nel Belgio; lire 42,71 in Francia; lire 43,31 in Svizzera; lire 76,64 in Italia.

In base al costo della benzina, su una vettura di tipo 1100 o similare, che percorra 15.000 chilometri all'anno, grava il seguente onere per imposta carburante: lire 17,577

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

negli Stati Uniti; lire 19.710 in Gran Bretagna; lire 54.472 nel Belgio; lire 57.658 in Francia; lire 105.097 in Italia. Gravano, cioè, per imposta carburante: lire 1,17 al chilometro negli Stati Uniti; lire 1,31 in Gran Bretagna; lire 3,63 nel Belgio; lire 3,84 nella Francia; lire 3,89 nella Svizzera; lire 7 in Italia.

Se facciamo il raffronto fra quello che paga l'automobilista italiano e quello estero, si ha che per ogni 100 lire che paga l'italiano, quello estero paga: lire 12 in Austria; lire 22 in Norvegia; lire 23 in Svizzera; lire 24 in Inghilterra; lire 37 in Olanda; lire 49 in Francia; lire 53 nel Belgio; lire 54 in Finlandia; lire 85 in Svezia.

Per quanto concerne il costo chilometrico di puro esercizio, senza cioè ammortamento, risulta da recenti statistiche, che le percentuali delle varie voci che concorrono al costo di esercizio, sono le seguenti: carburante: 51,8 per cento; riparazione e manutenzione: 24,3 per cento; autorimessa: 11,2 per cento; assicurazione: 4,5 per cento; tassa di circolazione: 4,1 per cento; lubrificante: 4,1 per cento.

Risulta, da tali percentuali, che la spesa per carburante, riparazione e manutenzione è più del 76 per cento, e il solo carburante incide per il 52 per cento circa.

Conclusioni sul problema fiscale. Dal dettagliato esame che ho fatto del problema fiscale, se ne possono trarre i seguenti elementi incontrovertibili:

1°) sull'automobile italiana viene esercitata effettivamente una forte pressione fiscale;

2°) la pressione fiscale in Italia è certamente più elevata che all'estero;

3°) la pressione fiscale si fa sentire sulla produzione, sulla circolazione e sull'esportazione;

4°) dei tre settori (produzione, circolazione ed esportazione) il più gravato è quello della circolazione, perché sul costo chilometrico di puro esercizio il prezzo del carburante incide in misura del 52 per cento e perché il prezzo del carburante è il più elevato di tutti i paesi europei (benzina a lire 116 il litro e gasolio a lire 76 il litro);

5°) che ove si voglia sviluppare in modo efficace l'automobilismo non possa prescindere dall'agire principalmente sul settore della circolazione, riducendo il prezzo del carburante;

6°) che ove si voglia agevolare l'esportazione non possa prescindere dal modificare l'attuale sistema fiscale tenendo conto che i nostri automezzi da esportare sono attual-

mente gravati da due tasse (cioè quella italiana sulla produzione e quella estera sulla vendita) mentre gli automezzi esteri sono gravati soltanto da una sola tassa (cioè quella della vendita, non essendo all'estero tassata la produzione).

Date le conclusioni a cui sono pervenuto esaminando il problema fiscale, viene subito da porsi una domanda: qual'è stata la politica finora seguita nei confronti dell'industria automobilistica?

Per poter rispondere all'interrogativo di cui trattasi bisogna anzitutto farsi una idea della imponenza delle cifre che sono in gioco in detta industria.

L'industria automobilistica in cifre. a) La produzione automobilistica nel 1949 è ammontata alla cifra di lire 107,02 miliardi, così ripartita: autovetture lire 60,4 miliardi; furgoni lire 14,4 miliardi; autocarri medi lire 8,1 miliardi; autocarri pesanti 11,5 miliardi; autobus medi miliardi 3; autobus pesanti miliardi 9,4; totale lire 107,01 miliardi.

b) L'esportazione automobilistica è ammontata, invece, a lire 23,4 miliardi, con una percentuale del 21,87 per cento dell'esportazione sulla produzione.

c) Nel 1950 produzione ed esportazione automobilistica aumenteranno certamente di più e quindi i miliardi in gioco per produzione ed esportazione saranno certamente maggiori.

d) Il valore dei pezzi di ricambio e accessori è stato nel 1949 di circa 10 miliardi di lire.

e) La produzione motociclistica è stata, in valore, circa lire 30 miliardi.

f) Nel 1949 il consumo carburante per l'automobilismo è stato il seguente: benzina 560 milioni di litri circa; gasolio 400 milioni di litri circa.

g) Il valore dei pneumatici e delle camere d'aria costruiti in Italia nel 1949 è stato di circa 30 miliardi di lire.

h) Il costo degli autotrasporti nel 1949 è stato all'incirca il seguente: autotrasporti viaggiatori 148 miliardi, autotrasporti merci 303,4 miliardi; totale 451,5 miliardi.

Il gravame fiscale sull'industria. i) Lo Stato ha incassato nel 1949 per imposte applicate direttamente o indirettamente sull'industria automobilistica la formidabile cifra di circa 107,5 miliardi, così ripartita: sulla produzione 19 miliardi; sulla vendita di veicoli e pneumatici 6 miliardi; per benzina 42,5 miliardi; per gasolio 14,5 miliardi; lubrificanti 5 miliardi, tassa di circolazione 6 miliardi, tassa di registro sui trapassi e varie 6 miliardi, imposta generale entrata sulle

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

spese di manutenzione e riparazione 7,5 miliardi, oneri vari sulla messa in circolazione 1 miliardo; totale 107,5 miliardi. Bisogna inoltre aggiungere per oneri sociali l'11,07 per cento di detto totale, per cui esso deve essere aumentato di 12 miliardi circa.

l) Nel 1950, ammettendo lo stesso consumo di carburanti del 1949, l'incasso che lo Stato farà per imposte sull'industria automobilistica ammonterà a circa 115,5 miliardi, cioè sarà di circa 8 miliardi in più (4,5 per la benzina e 3,5 per il gasolio) e ciò in conseguenza degli ultimi aumenti applicati a datare dall'11 marzo 1950.

Come si vede dalla ridda di miliardi di cui ho parlato, il problema dell'automobilismo ha sempre destato vivissimo interesse nell'amministrazione finanziaria, data la possibilità di trarre dall'automobilismo stesso, in funzione di tasse fiscali e imposte, decine e decine di miliardi per soddisfare ferree esigenze del bilancio statale.

Lo Stato si è trovato spesso volte nelle condizioni di dover aumentare il gettito delle imposte onde compensare maggiori spese sopravvenute all'ultimo momento, e poiché ciò risponde a naturali esigenze di bilancio, nessuno può avere nulla a ridire in proposito.

Ciò di cui bisogna tenere conto, in questo caso, è, evidentemente, il sistema a cui si ricorre per ottenere il maggiore gettito delle imposte che è necessario.

Il sistema fiscale da seguire. Naturalmente, un tale sistema non può essere improntato a criteri di pura e semplice contabilità fiscale, nel senso di reperire i miliardi, che occorrono in un dato momento con una semplice operazione aritmetica, come è avvenuto in taluni casi.

Vi sono delle imposte che possono essere impunemente applicate su taluni generi, e se ne può variare l'aliquota come si vuole, perché non hanno riflessi notevoli sull'attività economica e sociale della nazione, come ad esempio nel caso del tabacco, della cioccolata, dei fiammiferi, del caffè, ecc., ma ve ne sono altre, che investono settori che hanno grande influenza sull'economia nazionale e sul problema sociale, le quali debbono essere applicate con la massima ponderazione possibile.

L'industria automobilistica grande produttrice di lavoro. Tale è il caso, dell'industria automobilistica nazionale.

Ascoltate: nell'anno 1949 sono stati impiegati nell'esercizio degli autotrasporti circa 400.000 lavoratori, di cui 300.000 autisti e

100.000 addetti alla manutenzione e alla riparazione degli autoveicoli.

I lavoratori impiegati nella costruzione degli autoveicoli, delle carrozzerie, delle parti di ricambio, dei pneumatici e degli accessori sono stati pure circa 100.000.

Si può ritenere, altresì, che altri 150.000 lavoratori siano stati impiegati nella costruzione e nella manutenzione delle strade, nelle raffinerie dei prodotti petroliferi e nella distribuzione del carburante e dei lubrificanti.

L'automobilismo ha dato, quindi, lavoro a circa 650 mila operai, è un grande produttore di lavoro e di ricchezza e consente l'occupazione di grandi masse di lavoratori che non possono rinunciare a questa grande fonte di lavoro, altrimenti resterebbero disoccupate.

L'automobilismo non può essere, quindi, trattato alla stessa stregua del caffè o del cioccolato, ad esempio, come è accaduto con gli aumenti del mese di marzo, che tante preoccupazioni e tanti disappunti hanno provocato negli ambienti automobilistici interessati, e che hanno suscitato vibrante proteste, rimaste, purtroppo, lettera morta.

La situazione attuale dell'automobilismo italiano. Io non voglio fare critica ad alcuno, desidero soltanto rilevare uno stato di fatto e mettere in luce la situazione in cui è venuto a trovarsi l'automobilismo italiano in seguito agli ultimi aumenti che hanno portato la benzina a lire 116 al litro e il gasolio a lire 76 al litro.

Sentite che cosa ha recentemente scritto in un suo interessantissimo studio dal titolo *Entità e costo degli autotrasporti nel 1949* il professor Vezzani, valorosissimo funzionario dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, sulla cui indipendenza di giudizio nessuno può dubitare:

« La pressione fiscale sui trasporti automobilistici è oggi elevatissima, superiore a quella anteguerra. Col 1° gennaio 1949 le tasse di circolazione per le autovetture sono state circa raddoppiate. È indubbio che tale pressione fiscale produce la contrazione dei trasporti automobilistici, con grave danno per l'economia del paese. La tassa di circolazione raggiunge più rapidamente un effetto proibitivo sui trasporti perché essa deve corrispondersi in una unica quota ogni anno od ogni bimestre. Anche la tassa sui carburanti, quando raggiunge cifre elevate, produce una notevole contrazione degli autotrasporti.

« La nostra industria automobilistica produce oggi ad alti costi, e per poter facilitare

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

l'esportazione occorre aumentare la produzione destinata al mercato interno, in modo da poter ridurre convenientemente il prezzo. Oltre alla produzione per l'esportazione, ha grandissima importanza la maggiore produzione di autoveicoli per i trasporti interni del paese. L'Italia, anche nel periodo anteguerra, è stata sempre molto lontana dallo sviluppo della motorizzazione civile che è indispensabile per il progresso del paese. Infatti soltanto la diffusione dell'automobile può dare all'economia del paese i vantaggi incalcolabili della rapidità, della facilità e dell'economia dei trasporti, specie a breve distanza.

« Mentre in Italia, col prezzo della benzina a 116, abbiamo oggi in circolazione circa 270 mila autovetture, in Francia, invece, ove il prezzo della benzina è a lire 84,70 al litro e non esistono tasse di circolazione sulle autovetture, vi sono in circolazione circa 1.200.000 autovetture.

« Il numero massimo delle autovetture circolanti anteguerra fu di 289.979 nell'anno 1938 e di 288.796 nell'anno 1939; dopo, esso diminuì grandemente a causa della guerra. Dovrebbe ora raggiungersi al più presto il numero di circa 300 mila autovetture in circolazione verificatosi in detti anni 1938 e 1939.

È però da osservare che negli anni 1938 e 1939 era stata abolita la tassa di circolazione sulle autovetture (decreto-legge 24 novembre 1938, n. 1937) e ad essa era stata sostituita un diritto di statistica in ragione di lire 20 per le autovetture e di lire 5 per i motocicli.

Sarebbe opportuno che altrettanto fosse fatto oggi, sopprimendo la tassa di circolazione sulle autovetture e sulle motociclette, sostituendola con un diritto di statistica che potrebbe essere ad esempio di lire 2.000 per le autovetture e di lire 1.000 per le motociclette.

È indubbio, infatti, che il minor gettito delle tasse di circolazione (2 miliardi) che ne risulterebbe sarebbe più che compensato dal maggior gettito delle tasse sulla benzina dovuto al maggior numero di autovetture in circolazione.

« Nulla si opporrebbe oggi a tale provvedimento, che conseguirebbe il doppio risultato di aumentare il gettito totale delle tasse sugli autotrasporti e di incrementare la produzione degli autoveicoli, con indubbio vantaggio della nostra industria automobilistica e delle nostre maestranze.

« Oggi, con la libera vendita dei carburanti e dei pneumatici, con la libera circola-

zione di tutti gli autoveicoli e con sufficiente disponibilità di prodotti siderurgici, abbiamo tutte le condizioni per un rapido sviluppo della costruzione di autovetture, che potrebbe portare le autovetture stesse a circa 150.000 nei prossimi anni, portando quindi il numero delle autovetture attualmente circolanti dalle 270 mila attuali alle 400 mila ed oltre.

« Quello che occorre, però, è nel contempo che la pressione fiscale venga opportunamente contenuta, in modo da consentire al nostro paese i più grandi vantaggi di una più diffusa motorizzazione civile ».

Sono parole di un esperto quelle che avete sentito, onorevoli colleghi, parole veramente sincere di un profondo studioso della materia automobilistica, parole di un valorosissimo funzionario che, con alto senso di responsabilità verso il paese, ha ritenuto onesto e doveroso di additare la via che secondo lui bisogna seguire per il bene del paese e del popolo italiano.

La situazione dell'automobilismo italiano è rispecchiata fedelmente nello scritto del professore Vezzani, ed è proprio quella situazione che è apparsa anche a noi nella sua concreta realtà attraverso tutti i dati e gli elementi, di cui abbiamo a mano a mano preso conoscenza nel corso della mia esposizione.

Necessità dell'adozione di provvedimenti a favore dell'automobilismo. La situazione dell'automobilismo è tale, cioè, che bisogna adottare dei provvedimenti in suo favore e su ciò il parere è veramente concorde da parte degli esperti, degli studiosi della materia, e di tutti coloro che hanno a cuore, con le sorti dell'automobilismo stesso, quelle dell'economia del paese.

Il professore Vezzani ha proposto, come abbiamo visto, l'abolizione della tassa di circolazione sulle autovetture, come nel 1938-39, sostituendola con un diritto di statistica da applicarsi alle autovetture ed ai motocicli.

Indubbiamente, tale provvedimento porterebbe a risultati favorevoli e in definitiva se ne avvantaggerebbero non soltanto l'industria e gli utenti, ma anche lo Stato, perché entrerebbe in circolazione un maggior numero di autovetture e conseguentemente il gettito delle imposte aumenterebbe.

Ma, a parere mio, il provvedimento proposto dal professore Vezzani potrebbe essere adottato come una soluzione di avviamento alla integrale risoluzione del problema fiscale, essendo assolutamente necessario che tale problema venga risolto nel modo più completo e più radicalmente possibile.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Poiché, come abbiamo visto, quello che incide maggiormente sul costo di puro esercizio è il prezzo del carburante, il quale assorbe da solo il 52 per cento di detto costo, volendo agevolare al massimo grado lo sviluppo dell'automobilismo non c'è da fare altro che di ridurre gradualmente ed adeguatamente il prezzo del carburante.

L'abbondanza di carburanti in Italia. Il carburante, peraltro, data la forte produzione mondiale, che ammonta a ben 470 milioni di tonnellate contro 284 milioni di tonnellate anteguerra, è, oggi, disponibile in Italia in grande abbondanza, sia come petrolio greggio proveniente dal medio oriente, sia come prodotto delle raffinerie italiane, in quanto le medesime possono ormai trattare oltre 4 milioni di tonnellate di petrolio grezzo all'anno, provvedendo anche all'esportazione di 150.000 tonnellate di benzina.

Abbiamo altresì visto come esista un trattamento all'estero che favorisce l'esportazione, mentre il sistema fiscale italiano danneggia la nostra esportazione e, quindi, bisogna pure provvedere al riguardo.

La risoluzione del problema automobilistico. Io ho studiato molto accuratamente e molto scrupolosamente il problema automobilistico e mi sono fatto il profondo convincimento che, per poter risolverlo in modo equo, bisogna adottare una soluzione che, salvaguardando l'esigenza fiscale dello Stato, assicuri allo sviluppo automobilistico, sia pure gradualmente, tale impulso da portarlo, in un ristretto periodo di tempo, al livello che compete al nostro grado di civiltà.

A me sembra, per esempio, che le due insopprimibili esigenze cui ho accennato pocanzi possono essere soddisfatte adottando nei confronti dell'automobilismo le seguenti agevolazioni fiscali:

1°) esenzione totale della tassa di circolazione sulle autovetture nelle regioni depresse (con densità di circolazione inferiore a 150 autoveicoli per abitante;

2°) esenzione totale della tassa di circolazione sulle autovetture nuove di fabbrica per il primo anno di circolazione;

3°) riduzione del 70 per cento della tassa di circolazione sulle autovetture da piazza e da rimessa e piazza, circolanti in regioni non depresse;

4°) riduzione del 50 per cento della tassa di circolazione sulle autovetture usate circolanti in regioni non depresse;

5°) esenzione totale della tassa di circolazione sugli autocarri nelle regioni de-

presse e sblocco nel rilascio delle autorizzazioni per il trasporto merce;

6°) riduzione del prezzo della benzina e del gasolio di lire 6 dal 1° gennaio 1951, di lire 5 dal 1° gennaio 1952 e di altre lire 5 dal 1° gennaio 1953 (portando, così, la benzina a lire 100 nel 1953, cioè a 50 volte il costo di lire 2 del 1932-34, mentre il prezzo di lire 116 corrisponde a 58 volte);

7°) concessione di speciale agevolazione agli autoveicoli da esportare, onde mettere la nostra esportazione in condizioni di parità con quella estera e trovarci così adeguatamente preparati quando si effettuerà la liberalizzazione degli scambi.

Le agevolazioni di cui ho parlato daranno luogo ad un maggior consumo di carburante, dovuto al fatto che aumenterà il numero degli autoveicoli in circolazione e la percorrenza annua di essi, ed il maggior gettito fiscale che ne deriverà riuscirà non soltanto a compensare le lievi riduzioni di aliquote fiscali da me proposte, ma lascerà certamente un largo margine a beneficio dello Stato.

In definitiva, il totale complessivo per imposte e tasse che in virtù delle agevolazioni da me proposte il contribuente automobilista verserà nelle casse dello Stato — nel triennio 1951-53 — sarà certamente maggiore di quello che verserebbe senza l'applicazione di dette facilitazioni, e ciò mette in evidenza come la loro adozione sia vantaggiosa per le finanze dello Stato.

Il carattere altamente produttivistico dell'automobilismo. Peraltro è da osservare che, in conseguenza della concessione delle proposte agevolazioni fiscali, le fabbriche aumenteranno la loro produzione, i costi diminuiranno, aumenterà il numero dei meccanici, dei carrozzieri, dei verniciatori, dei conducenti che lavoreranno nelle industrie automobilistiche, nonché il numero dei lavoratori addetti alle riparazioni autoveicoli, addetti alle raffinerie di petrolio, addetti alle manutenzioni stradali, ecc., dando luogo ad un ciclo produttivistico in così diverse branche dell'attività industriale nazionale che si tradurrà in una maggiore occupazione di mano d'opera nell'industria.

E maggiore occupazione di mano d'opera si avrà anche in tutte indistintamente le altre attività nazionali ove l'automobile viene usato, rendendo più agevole lo svolgersi di tali attività e naturalmente più produttivistiche le attività stesse, ciò che in definitiva si traduce sempre in un maggiore gettito fiscale, e quindi con un vantaggio per lo Stato.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Lo sviluppo dell'automobilismo e la strada. Onorevoli colleghi, anche la strada influisce notevolmente sullo sviluppo dell'automobilismo, in quanto l'automobile, come è facile osservare, ha creato nuove esigenze per quanto concerne la tecnica delle costruzioni stradali, ed il binomio automobile-strada deve considerarsi, ormai, come veramente inscindibile, per cui le nuove strade dovranno essere costruite per esser usate dall'automobile e, quindi, dovranno avere curve piuttosto ampie e rettilinei lunghi e fra il rettilineo e la curva bisogna inserire un raccordo a raggio variabile in modo che l'applicazione della forza centrifuga al veicolo sia graduale e non improvvisa. Bisognerà tenere conto, altresì, della lunghezza della via e della pendenza massima, le quali debbono essere temperate in una soluzione che dia luogo alla minima spesa di esercizio, la quale si identifica, alla fine, esattamente col minimo di tempo di percorrenza.

Il problema stradale, nei confronti dell'automobilismo, dovrà essere risolto tenendo conto della necessità di costruire autostrade laddove il traffico dei veicoli raggiunge intensità rilevanti e, naturalmente, dette autostrade dovranno essere dotate di tutti quegli altri mezzi complementari, come fabbricati per la manutenzione, stazioni di servizio e di rifornimento, piazzali di sosta, ecc., in modo che l'automobile possa assolvere sempre meglio i molteplici compiti che gli possono essere affidati.

Le strade esistenti dovranno essere migliorate radicalmente, procedendo all'allargamento della sede dove occorrerà, alla rettifica del tracciato, al rifacimento delle curve anguste, alla modifica di rampe troppo acclivi, alla costruzione di piani di sosta, nonché di stazioni di rifornimento e di servizio in modo da rendere le strade stesse più agevoli al transito dell'automobile e, quindi, più idonee allo sviluppo dell'automobilismo.

La bitumazione alle strade provinciali. Bisognerà, in proposito, accelerare la bitumazione delle strade provinciali esistenti, ed avere in proposito particolare riguardo alle regioni depresse (ove la densità automobilistica, come abbiamo detto, è inferiore a 150 autoveicoli per abitante) perché in tali zone, che di norma ricadono nel Mezzogiorno e nelle isole, vi sono attualmente circa 20 mila chilometri di strade da bitumare.

L'attuale situazione delle strade provinciali nelle varie regioni è la seguente: Lombardia: bitumati chilometri 2.136 su 3.272 chilometri; Piemonte: bitumati chilometri 1.590

su 3.865; Lazio: bitumati chilometri 1.150 su 3.600; Liguria: bitumati chilometri 361 su 966; Sicilia: bitumati chilometri 1.000 su 4.000; Campania: bitumati chilometri 400 su 3.500; Calabria: bitumati chilometri 20 su 2.000; Sardegna: bitumati chilometri 7 su 2.000.

La spesa per manutenzione stradale afferente l'automobilismo. Vediamo che cosa ha speso complessivamente lo Stato per manutenzione stradale nel 1949, e qual'è l'aliquota della spesa afferente l'automobilismo.

Secondo i dati statistici ufficiali, sono state spese le seguenti cifre per manutenzione: strade statali 13,1 miliardi; strade provinciali 14 miliardi; strade comunali e consorziali 9 miliardi; strade comunali interne 8,1 miliardi. Totale 44,10 miliardi. La spesa per la regolamentazione stradale (3.000 agenti) è stata di 7 miliardi, quindi si è avuta una spesa complessiva di 51,1 miliardi.

Siccome il traffico totale sulle strade, secondo dati statistici ufficiali, è stato di 46 milioni di tonnellate-chilometro e quello relativo all'automobilismo è stato di 34 miliardi di tonnellate-chilometro, cioè circa i tre quarti del totale, dei 51,1 miliardi ne sono stati spesi per l'automobilismo 38,25 miliardi circa.

Del gettito fiscale totale dell'importo di 107,5 miliardi che lo Stato ha incassato nel 1949, dall'automobilismo, ne sono stati, quindi, spesi, per manutenzione stradale 38,25 miliardi e, quindi, è rimasta alle casse dello Stato la cifra netta di 69,15 miliardi.

Se nel 1950 sarà sostenuta la stessa spesa di manutenzione stradale, dei 115,5 miliardi che lo Stato incasserà gliene rimarranno, invece, 75 miliardi.

Per una politica fiscale produttivistica a favore dell'automobilismo. Da quanto ho detto risulta che il problema dell'automobilismo è ormai maturo per essere affrontato, esaminato a fondo e risolto con intelligenza, con competenza, con passione. Le esigenze del bilancio dello Stato non potranno e non dovranno essere trascurate, ma bisognerà soddisfare a tali esigenze, seguendo una politica fiscale nei confronti dell'automobilismo squisitamente produttivistica, che dia cioè allo automobilismo largo respiro per potersi adeguatamente sviluppare e potenziarsi, assicurando così allo Stato maggiori gettiti fiscali, non come conseguenza di maggiorazioni di aliquote di imposte e tasse, ma come frutto di maggiore produttività, e quindi di maggiore produzione di ricchezza e, conseguentemente, di maggiore possibilità d'impiego di manodopera.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

pera, dando così, in definitiva maggiore lavoro e maggiore benessere al popolo italiano.

Il comitato interministeriale per lo sviluppo dell'automobilismo. L'ordine del giorno da me presentato, che propone la costituzione di un comitato interministeriale per lo sviluppo dell'automobilismo, di cui dovranno far parte i ministri dei trasporti, delle finanze e dei lavori pubblici, potrà risolvere in pieno il problema dello sviluppo dell'automobilismo ed io mi auguro, quindi, che il Governo accetti la mia proposta per il bene del paese.

Per un più grande avvenire del popolo italiano. Onorevoli colleghi! Il problema dell'automobilismo è stato esposto a voi nei suoi veri, reali e precisi termini, ed io spero che esso sarà risolto dal Governo radicalmente e sollecitamente.

Io mi auguro che si risvegli finalmente una nuova coscienza in Italia, che faccia considerare l'automobilismo come un elemento fondamentale per il progresso civile, ed il potenziamento economico della nazione.

Mi auguro che sia dato finalmente un nuovo volto all'automobilismo italiano, un volto più agile, più dinamico, in modo che il suo sviluppo possa procedere più rapido e più veloce, come è, del resto, nella sua intima natura. Questo è stato il sogno dei grandi pionieri, ed è stato anche il sogno di coloro che li hanno seguiti durante i cinquant'anni di vita dell'automobilismo. Questo è ora anche il mio sogno, onorevoli colleghi; ed io spero che, con l'aiuto della divina Provvidenza, esso si realizzerà in pieno per assicurare al popolo italiano un grande, prospero e felice avvenire. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Marotta ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

richiama l'attenzione del Governo sulla necessità di avviare a sollecita, se pure graduale, soluzione i vari problemi relativi alla sistemazione dei trasporti in Lucania (completamento e sistemazione della rete calabro-lucana; elettrificazione della Battipaglia-Taranto; allacciamento della città di Matera con la rete ordinaria dello Stato; prolungamento della Sicignano-Lagonegro sino a Castrocuoco; costruzione della Genzano-Spinazzola; deviazione per Melfi della Spinazzola-Avelino, ecc.),

e invita il ministro dei trasporti ad accogliere, intanto, le richieste di minore rile-

vanza, più volte avanzate e relative alla necessità di sostituire con dei locomotori le vecchie e pericolose locomotive della Battipaglia-Taranto; di migliorare gli orari della linea Lagonegro-Sicignano e della linea Potenza-Foggia, sulla quale si attende il prolungamento sino a Potenza del treno 303; di non ostacolare il sorgere di nuove autolinee interessanti la regione lucana ed in particolare di autorizzare l'istituzione dell'autolinea Rionda-Napoli, per rendere meno disagiati i necessari collegamenti con la metropoli del Mezzogiorno, di numerosi comuni delle valli del Mercure, del Noce e del Sinni ».

MAROTTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, col mio ordine del giorno ho inteso richiamare l'attenzione del Governo sulle tante necessità della regione lucana in materia di trasporti.

Si tratta, come ha rilevato anche il collega Petrucci, della regione meno provvista di automezzi ed anche della più povera di linee ferroviarie, ed è quindi naturale che molte siano le richieste che io ho dovuto elencare nella prima parte dell'ordine del giorno, ma su di esse non mi soffermerò, sia perchè si tratta di problemi di vasta portata che non possono essere illustrati nel breve tempo concesso per lo svolgimento degli ordini del giorno, sia perchè, in altre occasioni, tali problemi sono stati ampiamente discussi ed approfonditi, ed il Governo ha sempre assicurato che si sarebbe sforzato di risolverli.

Io mi auguro che con l'attuazione del programma triennale di cui si va parlando in questi giorni la mia regione possa finalmente ottenere quanto ha insistentemente e legittimamente domandato. Intanto, vorrei insistere presso il Ministero dei trasporti perchè vengano esaudite talune richieste di minore rilevanza e di facile accoglimento, ma che pure rivestono una notevole importanza per le zone interessate. Da più tempo, ad esempio, si chiese che sulla linea Battipaglia-Taranto, in attesa della tanto auspicata elettrificazione, venissero utilizzati dei locomotori a nafta in sostituzione delle locomotive attualmente in servizio. La richiesta traeva la sua ragione d'essere non soltanto da una esigenza di maggiore rapidità e comodità, ma si riferiva soprattutto ai pericoli che derivavano e derivano dall'uso di vecchie ed ansimanti locomotive su una linea a forti pendenze e con lunghissime gallerie. È in tutti vivo il ricordo del disastro del 1944 — uno dei più luttuosi che si siano registrati — quando sotto la galleria di Bara-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

giano trovarono la morte oltre 500 persone a causa dei vapori tossici derivati dalla combustione del carbone.

Più volte venne assicurato da parte del ministro Corbellini che si sarebbero sostituiti i treni a vapore, in parte con delle comode automotrici ed in parte con altri treni, trainati da locomotive a nafta. In realtà, alcune locomotrici sono state poste in servizio, ma per la gran massa dei viaggiatori, quelli che vanno in terza classe, restano ancora in uso i vecchi pericolosi treni a vapore. Io non credo che sia tanto costoso e difficile procedere a questa tanto necessaria rinnovazione dei mezzi di trazione, e mi auguro che la nostra giusta richiesta possa essere senz'altro accettata.

Nello stesso tempo ho sollecitato una revisione degli orari e l'immissione di nuovi treni sulle linee Sicignano-Lagonegro e Foggia-Potenza. Per quest'ultima, dopo aver presentato l'ordine del giorno, ho saputo che si erano disposti, a partire da oggi, taluni dei richiesti miglioramenti, fra cui il prolungamento del treno 303 fino a Potenza.

Ringrazio di ciò gli onorevoli rappresentanti del Ministero dei trasporti e mi auguro che vogliano dimostrare la stessa benevolenza nell'esame delle richieste relative alla linea Sicignano-Lagonegro. Su quella linea occorre aumentare le corse e modificare gli orari in maniera da assicurare le comunicazioni con il capoluogo di provincia ai tanti viaggiatori dei comuni che fanno capo alla stazione di Lagonegro e che attualmente sono costretti a delle interminabili soste alla stazione di Sicignano, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno.

Infine richiamo l'attenzione del Ministero sulla necessità che nella regione lucana, povera di linee ferroviarie, malservita per quanto riguarda materiale rotabile, siano favorite tutte le iniziative tendenti ad ottenere l'istituzione di nuove linee automobilistiche.

È assurdo che proprio in quelle zone dove il Ministero dei trasporti non è in grado di assicurare con i propri mezzi le necessarie comunicazioni, proprio là, ripeto, è assurdo che ci si dimostri più rigidi nella concessione di autorizzazioni per nuove autolinee, mentre si autorizzano e si lasciano funzionare dei servizi automobilistici, con frequentissime corse, su delle strade parallele alle linee ferroviarie meglio servite.

In particolare, a questo riguardo, insisto perchè siano rimosse le assurde remore si-

nora poste alla richiesta autorizzazione del servizio automobilistico Rotonda-Napoli.

Mi duole di dover intrattenere la Camera su un problema di carattere strettamente locale, ma è una questione che merita di essere trattata per il modo come si è sviluppata sinora.

Ne riassumo brevemente la lunga storia, una storia che sembra di altri tempi e può raccontarsi come una favola, cominciando col: « C'era una volta ».

C'era una volta una vasta zona del nostro paese che comprendeva una trentina di comuni, i comuni più poveri della più misera regione d'Italia. Facevano tutti capo alla stazione di Lagonegro, e per raggiungerla i viaggiatori dovevano compiere centinaia di chilometri. Dovevano levarsi prima dell'alba e servirsi, per molte ore, taluni, di servizi automobilistici sino a Lagonegro, altri delle ferrovie calabro-lucane, altrimenti dette calabro-lumache, altri infine, dovevano percorrere lunghi tratti a piedi, poi servirsi dell'autolinea, poi infine delle calabro-lucane.

Così, dai tanti comuni, giungevano alla stazione di Lagonegro nelle prime ore del mattino, dalle 8 alle 10, e lì dovevano attendere 4 o 5 ore — dico 4 o 5 ore — per prendere il primo treno in partenza per Sicignano. Giunti a questa stazione, i pochi che potevano pagare il biglietto di seconda attendevano soltanto 20 minuti, e così, dopo un altro cambio e dopo una nuova attesa a Salerno, giungevano a Napoli alle ore 19, dopo oltre 12 ore dalla loro partenza da casa; gli altri, i più poveri, i più numerosi, a Sicignano dovevano attendere un'ora ed a Napoli giungevano dopo le 20, impiegando complessivamente circa 14 ore per compiere un percorso che altrove si fa in non più di 5 ore.

Non viaggiavano certo per diporto, quei buoni cittadini di quei poveri paesi. Non ne avevano i mezzi e se anche li avessero avuti, avrebbero scelto, naturalmente, un diporto meno faticoso. Essi si muovevano perchè ne avevano necessità.

Si trattava talvolta di ammalati che si recavano a Napoli, perchè nei loro paesi non c'erano né cliniche, né ospedali, né specialisti. Si trattava di piccoli commercianti che solo a Napoli potevano fare i loro acquisti. Si trattava di studenti che si recavano in convitto, perchè in quei paesi mancavano pure le scuole.

E siccome erano tutti dei buoni cittadini che lavoravano, pagavano le tasse, prestavano il servizio militare e quando glielo ordinavano facevano pure la guerra, un bel giorno,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

sicuri del loro buon diritto; si decisero a chiedere un miglioramento dei servizi e l'istituzione di qualche nuovo treno.

Ma il Ministero dei trasporti rispose che pur apprezzando le ragioni dei richiedenti, non poteva contentarli per mancanza di materiale. In seguito si sarebbe visto, bisognava attendere !...

E quei buoni cittadini attesero pazientemente. Di tanto in tanto, rinnovavano la loro richiesta, pieni di fiducia e di speranza, ma quel benedetto materiale non c'era ancora e non c'erano neppure i quattrini per acquistarlo !...

Talvolta, quei buoni villici apprendevano dai giornali (che a loro giungevano con vari giorni di ritardo) che si intensificavano le corse sulle altre linee, che si stavano istituendo dei treni-lampo, che gli elicotteri si posavano sul Ministero dell'agricoltura. Ma essi non credevano che tutte queste cose si realizzassero con quattrini dello Stato italiano: era tanto povero lo Stato italiano, tanto povero da non poter dare a loro un misero treno !... Evidentemente doveva esserci qualche generoso nababbo che offriva i rapidi, i treni lampo, gli elicotteri. E si dovevano i miei comp provinciali della loro povertà, perché, avrebbero voluto offrire anch'essi qualcosa: un treno, un piccolo treno, nuovo, lucido, bello, da immettere in servizio sulla linea Lagonegro-Sicignano-Napoli.

Intanto, però, soffrivano silenziosamente, senza agitarsi, senza protestare, senza sdraiarsi sui binari. Qualche ammalato moriva perché non si faceva a tempo a portarlo in clinica, ma cosa si poteva fare? Il Ministero dei trasporti non aveva materiale !...

Finché un giorno ci fu qualcuno che propose d'istituire un'autolinea Rotonda-Napoli. Potevano usufruirne, almeno per i casi più urgenti, dal capolinea o da Lagonegro, una trentina di quei comuni.

Si può immaginare l'entusiasmo di tutti ! Finalmente potevano muoversi anch'essi, senza portarsi le brande per sdraiarsi nelle stazioni, durante le interminabili attese !

Stavano già per realizzare la loro iniziativa, quando si disse che anche in quel caso occorreva rivolgersi al Ministero dei trasporti per ottenere il permesso. E così, scrissero di nuovo !... « Badate, dissero, voi non siete in grado di darci dei treni migliori, perché vi manca quel benedetto materiale. Ora noi siamo riusciti a procurarci un autobus: è piccolo, è insufficiente, ma per ora ci arrangeremo. Ci vuole il vostro permesso, datecelo ».

Godevano nell'attesa, quei buoni provinciali ingenui e fiduciosi, godevano pensando alla gioia dei funzionari del Ministero, che avevano sempre detto di essere sinceramente dolenti di non poter aderire alle loro richieste, ma che si ripromettevano di farlo alla prima favorevole occasione. « Poveretti, pensavano i cittadini lucani, chissà quanto avranno sinora sofferto quei poveri funzionari non potendoci accontentare !... Ora, finalmente, anch'essi saranno felici ! » (*Si ride*).

Invece, l'ispettorato compartimentale dette una prima volta parere sfavorevole. Non è possibile, dissero i soliti cittadini fiduciosi e buoni, c'è un errore, hanno confuso; e insistettero ancora. E finalmente, dopo tante insistenze e tante riunioni, la commissione di Napoli dette il parere favorevole.

Ora occorre che si pronunziasse il Ministero. Intervenero deputati, senatori, sottosegretari, ministri, ma il Ministero rispose di no, « perché l'autolinea avrebbe fatto concorrenza alla ferrovia, avrebbe fatto concorrenza, nientemeno, alla Lagonegro-Sicignano »! Che rovina per il bilancio delle ferrovie e per il bilancio dello Stato !... (*Si ride*).

Si osservò che non ci poteva essere concorrenza per delle ferrovie senza treni; si osservò che si facevano funzionare tanti autoservizi, paralleli alle linee Milano-Torino, Firenze-Bologna, Roma-Napoli, Venezia-Milano, nonostante che su queste linee di treni ve ne fossero tanti ! Si presentarono tante altre ragioni, ma non ci fu verso: la commissione fu irremovibile.

Alla fine, in uno slancio d'incredibile generosità, autorizzò soltanto l'autolinea Rotonda-Lagonegro, con la quale non si risolveva assolutamente nulla.

Ci fu, allora, qualcuno più impulsivo che pensò di chiedere al Ministero la soppressione della linea ferroviaria: « Poiché non può servirci perché manca il materiale, toglietela del tutto; così almeno potremo viaggiare in auto ! ».

Ma i più vecchi, sempre saggi e prudenti, dissero che non stava bene mancare di rispetto al Ministero e consigliarono un altro tentativo. Essi erano convinti che vi fosse qualche loro nemico annidato negli uffici; qualcuno, più superstizioso, riteneva addirittura che si trattasse di uno spirito maligno. (*Commenti*). E siccome sapevano che vi era un ministro dei trasporti che poteva comandare a tutti i funzionari, un vecchio ministro con la barba bianca (*Ilarità*) (mi si perdoni la licenza, ma è la favola che la richiede), un ministro sensibile alle necessità dei più umili,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

fiancheggiato da due sottosegretari, più giovani, ma ugualmente sensibili e buoni, pensarono di rivolgersi a lui e incaricarono un deputato loro amico di parlargli.

Ed io, stasera, ho assolto l'incarico! Così, a questo punto, la favola s'interrompe, ma io spero che il vecchio ministro con la barba bianca ed il sottosegretario giovane e bruno che mi ha ascoltato, vogliano intervenire perchè anche questa favola possa avere, come tutte le favole, una lieta conclusione.

Io mi auguro che i nonni di quei paesi, raccontandola ai loro nipotini, possano concluderla così: « Il vecchio con la barba bianca ed il sottosegretario giovane e bruno, avendo saputo come stavano le cose, molto si dispiacquero per il trattamento usato a quei poveri paesi, sgridarono i funzionari cattivi e ordinarono che si autorizzasse subito l'auto-linea Rotonda-Napoli. E così tutti vissero felici e contenti ». (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Arata ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo:

a) a snellire e semplificare il più possibile i servizi amministrativi inerenti alle concessioni degli esercizi di autotrasporti, revocando gli ostacoli disposti con provvedimenti interni dell'amministrazione;

b) ad affidare la tenuta del pubblico registro automobilistico ad appositi uffici dell'Amministrazione finanziaria dello Stato;

c) a regolamentare con norme rigorose l'esercizio delle scuole-guida;

d) ad intensificare la sorveglianza sulla circolazione degli autoveicoli e dei veicoli, specie nei giorni festivi, ai fini di ridurre l'attuale paurosa percentuale di incidenti, sovente mortali ».

ARATA. Il mio sarà un rapido commento, anche perché già molti colleghi che mi hanno preceduto hanno parlato delle esigenze che sono prospettate nel mio ordine del giorno e le hanno ampiamente illustrate. Larghi cenni esse hanno avuto anche da parte sia del relatore del precedente bilancio, onorevole Angelini, sia dell'attuale relatore. L'onorevole Angelini, ad esempio, nel descrivere le gravi manchevolezze, le deficienze, le incongruenze che caratterizzano l'attività del settore dei trasporti su strada notava come per poter circolare e per potere, specialmente, eser-

citare l'autotrasporto di merci fossero competenti ben tre Ministeri: il Ministero dei trasporti, per il collaudo degli autoveicoli nuovi, ecc., il Ministero dell'interno per i servizi affidati agli uffici autoveicoli presso le prefetture, per la immatricolazione degli autoveicoli ed altro, ed infine il Ministero delle finanze per la tenuta del pubblico registro automobilistico. Tre Ministeri competenti per una sola attività, in fondo. Tutto questo non può continuare, perché sappiamo benissimo quali inconvenienti questo andazzo e questo intrecciarsi di competenze finisce per produrre a tutto danno della regolarità, semplicità e facilità dei servizi.

Quando al relatore del bilancio attuale, egli, dopo di aver messo l'accento sopra i risultati felici conseguiti nel settore ferroviario (ed io mi associo a lui, sotto questo aspetto) rileva a sua volta che oggi « occorre far sì che l'utente possa adempiere a tutti i propri doveri davanti ad un unico sportello, dipendente da un'unica amministrazione statale, che lo autorizzi all'espletamento delle varie e numerose operazioni richieste dalle vigenti disposizioni, e finisca l'odissea dell'utente che, per la circolazione in autoveicolo deve adire ben cinque uffici: ispettorato compartimentale della motorizzazione civile, sindaco del comune di residenza o camera del commercio, prefettura, pubblico registro automobilistico e A. C. I., e per l'uso degli autocarri oltre gli uffici di cui sopra, anche l'ufficio provinciale dell'E. A. M. ».

Ora, adire cinque uffici sarebbe ancora una cosa sopportabile se fossero collocati nella stessa città. Ma notate invece che un autotrasportatore che abiti putacaso a Riccione deve rivolgere la domanda all'E. A. M. di Rimini; da qui l'istanza viene trasmessa a Forlì dove vi sono l'A. C. I. e la prefettura, ed a sua volta Forlì la trasmette a Bologna, dove vi è l'ispettorato compartimentale della motorizzazione. E questo non è ancora tutto, perché bisogna aggiungere che per compiere questo itinerario occorrono circa 25 giorni.

Poiché ho accennato all'E. A. M., lasciate che esprima anche il mio avviso.

Intorno a questo ente ribollono i marosi dei contrastanti interessi, delle passioni, delle preoccupazioni personali e di categoria. Vi è chi ritiene questo ente superato, svuotato di tutti quei compiti che la legge 19 luglio 1946 gli aveva affidato. Vi sono autotrasportatori i quali, non pensandola come quelli che si sono rivolti al collega che ha parlato prima, detestano addirittura l'E. A. M., ritenendolo la causa di difficoltà e di re-

more di ogni genere. I capi di questo ente ne predicano invece l'utilità e l'efficacia. Orbene, se vi è una voce che in questa questione meriti veramente di essere ascoltata, è quella dei 709 funzionari impiegati dell'E. A. M., dei quali non possiamo fare altrettanti disoccupati. Il Governo deve ascoltare queste voci. Però, riterrei anche di poterlo consigliare ad ascoltare — per mettersi in grado di smentirle con i fatti — certe voci che affiorano in taluni ambienti, secondo le quali l'E. A. M. si sarebbe ridotta a fungere da comodo feudo per alcuni grossi dirigenti ed eminenze grigie.

Ma non basta sveltire i servizi, bisogna anche (e richiamo l'attenzione del rappresentante del Governo su questo punto) eliminare tutta la fungaia paurosa di provvedimenti legislativi e di circolari che frustrano la libertà della circolazione stradale, e che creano una tale mole di ostacoli da far paragonare questo settore ad una selva selvaggia in cui si smarrisce anche il più esperto o il più volenteroso. Vi sono state persino delle circolari che, come dimostrerò, sono venute addirittura ad abrogare delle disposizioni di legge.

Ora, il povero utente come può orientarsi in una situazione di questo genere? Abolire, quindi, queste barriere! E una delle prime barriere che si sono venute frapponendo alla libertà di circolazione (che la Costituzione prevede e tutela) è la legislazione vigente in tema di autotrasporti per conto dei terzi. In questo settore, fino a due anni fa, vigeva in pieno la legge 20 giugno 1935, n. 1347, la quale concede piena libertà di esercizio degli autotrasporti condizionata alla proposizione di una domanda che generalmente veniva accolta senza difficoltà particolari, con la formalità dell'annotazione della licenza di circolazione sul libretto.

Orbene, con la ben nota e deprecata circolare del 30 aprile 1948, il ministro dei trasporti è venuto a disporre, in sostanza, che tutti coloro che all'atto della circolare stessa non erano in possesso della licenza di circolazione, non potevano più circolare.

Di qui, un coro di proteste, grida e lagnanze da ogni parte, sino a quando (finalmente), dopo un anno, il Ministero decide di venire incontro — ma solo in parte — alle proteste degli utenti, e con un decreto del 9 giugno 1949 dispone e concede un certo numero di autorizzazioni per ogni provincia. Senonché (siamo al 9 giugno) dispone anche che le domande potevano essere presentate a tutto il 31 dicembre 1949, di modo che

per sei mesi i poveri autotrasportatori sono rimasti in attesa che le loro domande venissero per lo meno vagliate, essendo ovvio che fino a quando non scadeva il termine per la presentazione delle domande, queste non potevano essere neppure vagliate, e soltanto col 20 gennaio 1950 si cominciò a concedere, a spizzico, qualche autorizzazione. Ancora oggi, però, non si ha un elenco delle autorizzazioni che sono state concesse, e neppure si sa con quali criteri queste commissioni abbiano agito.

Ed anche nel campo dei trasporti di merci per conto proprio le cose non sono molto migliori. Anche qui vigeva la legge del 20 giugno 1935, n. 1349, che prevedeva la libertà dell'uso di autoveicoli per trasporto di merci proprie, soltanto subordinata ad apposita licenza di trasporto da rilasciarsi dal Ministero delle comunicazioni dietro domanda, e con semplice annotazione sul libretto di circolazione. Procedura semplice, logica, di facile accesso. Senonché, con circolare del 28 gennaio 1950, il ministro stabiliva che anche per le concessioni delle licenze per autotrasporti per conto proprio, bisognava presentare domanda attraverso l'E.A.M., la quale anziché trasmettere subito la stessa all'ufficio compartimentale, doveva compiere un'istruttoria per potersi corredare del parere del comitato consultivo nominato in seno all'E.A.M.. Ne deriva che, in quanto la legge non prevedeva affatto questo parere e questa istruttoria, ed in quanto essa sanciva invece la libertà di circolazione (salvo certe condizioni formali che dovevano essere osservate), il ministro è venuto, praticamente, con una circolare ad abrogare la legge, imponendo, cioè, dei vincoli che la legge non prevedeva. Caso flagrante, quindi, di una circolare interna che mette in non cale la legge e quindi la vola. Il fatto poi che il ministro abbia confermato e precisato che i vincoli di cui s'è detto sopra riguardavano solo gli autocarri superiori ai 15 quintali non muta la condizione delle cose perché gli autocarri che adempiono i servizi fondamentali inerenti allo scambio delle merci sono appunto in generale superiori ai 15 quintali.

Debbo dire poi una parola anche a proposito della grave ingiustizia che è stata consumata ai danni dei più modesti autotrasportatori, molti dei quali appartengono alla categoria dei cosiddetti carrettieri motorizzati; quella categoria, cioè, di persone che fino a ieri esercitavano l'ippotrasporto e che, travolti dal progresso, hanno dovuto vendere carretto e cavallo e comprare l'autocarro.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Orbene, anche a costoro si è imposto di provvedersi di licenza di trasporto per conto terzi. Ma basta pensare a tutte le difficoltà che poco fa vi ho prospettate, per capire in quale situazione pietosa e penosa questi autotrasportatori sono venuti a trovarsi.

Voglio infine accennare ad un'altra disposizione interna che, praticamente, è venuta ad abrogare la legge. Col decreto 9 agosto 1935, in attuazione della legge 20 giugno 1935 si disponeva che la domanda per l'esercizio di trasporti fosse corredata anche dalla dimostrazione che l'utente era in possesso di mezzi finanziari adeguati al disimpegno del servizio: certificato dell'ufficio distrettuale delle imposte dirette, certificato dell'ufficio provinciale dell'economia corporativa, certificato del sindaco, referenze bancarie, ecc.

Fino a pochi giorni fa, il certificato del sindaco del comune di residenza aveva valore probatorio; non vi era quindi bisogno delle referenze bancarie e degli altri certificati. Senonché, ripeto, pochi giorni fa, l'E.A.M. di Bologna ad un utente che aveva avanzato domanda, rispondeva che non era più sufficiente il certificato del sindaco, perché il ministro dei trasporti aveva disposto con propria circolare che la domanda doveva essere corredata anche delle referenze bancarie.

Ora, una circolare di questo genere, se effettivamente è stata emanata, è chiaro che costituisce una patente violazione della legge.

Nel mio ordine del giorno ho fatto accenno anche alla necessità che il pubblico registro automobilistico ritorni alla sua sede naturale, cioè all'amministrazione del Ministero delle finanze. Si tratta di un ufficio che, come sapete, trascrive e registra i passaggi degli autoveicoli, le cessioni di privilegi, ecc. Materia delicatissima, come delicatissima è la materia del registro immobiliare. Con legge del 1926 lo Stato ha affidato all'Automobile Club la tenuta e la conservazione del pubblico registro automobilistico; con la conseguenza, ad esempio, che, con larghissima percentuale, molti direttori dell'A. C. I. sono anche conservatori del pubblico registro automobilistico.

Ora qui non sono in discussione il passato e le benemerite dell'Automobile Club che un collega ricordava e che io ammetto di cuore. È invece, e soltanto, in discussione una questione di principio che si può enunciare in questi termini: un ufficio pubblico governativo, soprattutto quello del pubblico registro automobilistico, che è sulla via di uno

sviluppo sempre più imponente, deve avere una fisionomia propria ed una propria esistenza, libera ed indipendente da qualsiasi altro organismo, onde possa sviluppare con piena giustizia ed imparzialità la sua azione pubblica e non desti neppure l'ombra di sospetti di partigianeria e di favoritismo. Poiché vedo che l'onorevole Angelini fa gesti di consenso, me ne rallegro, come mi rallegro di quanto egli scriveva, in proposito, nella sua relazione al bilancio dello scorso anno: « Si ritiene che l'A. C. I. potrà portare un più concreto contributo se, esonerato dalle funzioni delegategli di carattere burocratico e fiscale, che ne rendono ibrida la natura, verrà restituito alle sue funzioni originarie proprie di una federazione di *clubs* automobilistici privati, con conseguente piena libertà nel campo del turismo, dello sport e dell'assistenza all'automobilismo italiano ». Sono lieto che anche oggi egli sia di questo parere.

Nel mio ordine del giorno ho accennato alla questione delle scuole di guida. Anche questa è una grave questione. Siamo di fronte ad un crescendo veramente pauroso di incidenti stradali e di morti, specie nei giorni festivi.

Mi chiedo fino a che punto la mancata sorveglianza sulle scuole guida possa concorrere, se non nel produrre, almeno nell'agevolare l'aumento di queste sciagure stradali. Onorevole sottosegretario, mi permetta di ricordarle che nell'articolo 107 del codice della strada è detto che « il ministro delle comunicazioni stabilirà con decreto le norme concernenti l'arredamento didattico della scuola, i programmi e la durata dei corsi e le altre modalità necessarie », ecc. Orbene, questo decreto non è mai stato emanato, e le scuole, purtroppo, hanno funzionato come hanno funzionato, cosicché pullulano oggi in Italia scuole non autorizzate le quali, oltre a dare l'impressione di gravi irregolarità nel rilascio di patenti, attraverso meandri spesso oscuri, sono da considerarsi le non ultime responsabili degli incidenti spesso mortali che si verificano sulle nostre strade.

Questo argomento mi riporta a quello finale, della maggiore sorveglianza che si rende necessaria sulla circolazione stradale. Soprattutto la domenica le nostre strade sono divenute altrettanto piste di gara fra biciclette e micromotori, fra micromotori e motociclette, fra motociclette ed automobili. Il tutto, in un fracasso assordante, anche nelle strade stesse della città.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Vediamo spesso la polizia della strada fermare automobili, chiedere patenti e libretti di circolazione e verificare se tutto è in regola; ma troppe poche volte vediamo automobili fermate per eccesso di velocità, ciclisti multati perché procedono appaiati o addirittura in gruppo, motociclisti procedenti e lanciati senza freno né riguardo alcuno.

Invito il Governo ad intervenire, con rigorosa sorveglianza, per eliminare o attenuare questi gravi inconvenienti. Si tratta di salvaguardare la tranquillità, l'incolumità, la vita di esseri umani: dei prudenti e anche degli imprudenti. Bisogna, insomma, far rispettare la legge, e frenare la delittuosa esuberanza di certi incauti. Esprimo pertanto la fiducia che il mio ordine del giorno venga accolto.

PRESIDENTE. L'onorevole Facchin ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerati lo stato e la condizione della ferrovia Chiusa-Plan e la urgente necessità di adeguare il servizio in modo che soddisfi, per acceleramento del percorso e per comodità, alle minime esigenze della popolazione della Val Gardena e del rilevante traffico turistico estivo ed invernale,

invita il Governo

a porre allo studio il problema e a risolverlo con ogni sollecitudine.

Fa presente in ogni caso che è indilazionabile dare un fabbricato, sia pure modesto ma decoroso, alla stazione di Ortisei, centro popoloso e di confluenza della popolazione e del movimento turistico della Val Gardena ».

FACCHIN. Questo ordine del giorno vuole richiamare l'attenzione del Governo, per gli opportuni rimedi, su un piccolo problema che interessa la popolosa e industrie Val Gardena e, nello stesso tempo, il mondo turistico che frequenta questa valle. Si tratta della ferrovia a scartamento ridotto che dalla valle dell'Isarco, percorsa dalla linea internazionale Brennero-Bolzano, all'altezza della stazione di Chiusa, si diparte per raggiungere Ortisei e tutta la Val Gardena fino a Plan.

È una piccola ferrovia a scartamento ridotto, azionata, come quei valligiani dicono, da una « caffettiera » che copre il tratto di circa 20 chilometri da Chiusa a Ortisei in due ore arrancando per le numerose gallerie e i boschi, sbuffando e ammorbando col pestilenziale pennacchio di scintille e di denso

fumo i passeggeri che si debbono servire di questo mezzo di trasporto e che devono, per riparo, asseragliarsi nei piccoli vagoncini, abbondanti di fessure...

Si tratta di una ferrovia che fu costruita molti anni fa, da oltre mezzo secolo, e in questi ultimi tempi, secondo le constatazioni che sono state fatte, il materiale si troverebbe in condizioni tali da non garantire la stessa incolumità di coloro che viaggiano; d'altra parte non è concepibile che nel secolo XX esistano mezzi di trasporto che per percorrere venti chilometri debbano impiegare circa due ore; e d'altra parte non è possibile fare a meno di questa piccola ferrovia che serve tutta la Val Gardena, disseminata di 5 popolosi comuni: e, infine, non è concepibile costringere la popolazione a percorrere a piedi durante l'inverno, che dura 6 mesi, le strade ricoperte di neve o ghiacciate, per confluire al centro più importante, Ortisei, oppure per arrivare alla stazione di Chiusa, sulla strada nazionale, sulla ferrovia internazionale.

Non è assolutamente pensabile, quindi, dicevo, di sopprimere questo servizio che deve essere assolutamente mantenuto. Io non so in qual modo il problema possa essere risolto: è di competenza degli organi tecnici del Ministero. Certamente non chiedo che questa linea sia elettrificata, non chiedo che lo scartamento sia portato alla larghezza normale, perché comprendo che la spesa sarebbe molto rilevante in una zona montagnosa come questa, dove si tratterebbe di rifare completamente il tracciato e la ferrovia stessa.

Penso tuttavia che vi possa essere qualche altro mezzo per ovviare a questo inconveniente: per esempio, immettendo nel servizio dei locomotori a nafta o adottando qualche altro sistema. Comunque, io segnalo il problema al Governo, perché voglia esaminarlo a fondo, affrontarlo, e se è possibile risolverlo con sollecitudine.

Come ho detto, il problema non è di grande importanza sia per quanto riguarda la spesa, sia per quanto riguarda l'entità degli interessi locali, che sono tuttavia interessi che vanno tenuti nel debito conto. E passo senz'altro alla seconda parte dell'ordine del giorno che vuol richiamare l'attenzione del Governo su un altro piccolo problema, sempre concernente la ferrovia Chiusa-Val Gardena.

Si tratta del fabbricato della stazione di Ortisei, fabbricato che è stato costruito in legno oltre 50 anni fa, e che si trova ancora

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

nello stesso stato in cui noi l'abbiamo ereditato dall'Austria. La stazione serve soprattutto durante l'inverno, perchè durante l'estate si può anche stare all'aperto, ma noi abbiamo lassù sei lunghi mesi d'inverno, e quindi io penso che sarebbe tempo che si dotasse questa stazione, non dico di un fabbricato grandioso, ma per quanto modesto, decoroso, dove la gente che è in attesa del treno, possa ripararsi dalla pioggia, dal vento e dalle intemperie.

Questo, onorevole sottosegretario di Stato, è un piccolo problema, è un affare di pochi milioni e potrebbe senz'altro essere subito risolto. Perciò le raccomando vivamente perchè, con i mezzi ordinari di cui dispone il suo Ministero in questo stesso esercizio, lo affronti e lo risolva per il decoro della più bella valle d'Italia e poichè non arrossiscano i « monti pallidi ».

Un ultimo rilievo volevo fare in merito a tali problemi: la ferrovia della Val Gardena non interessa soltanto gli abitanti della valle, ma interessa anche il mondo turistico, perchè noi sappiamo che la Gardena è frequentatissima; sappiamo che moltissimi turisti vi convengono, sia d'estate che d'inverno. Ora per questi viaggiatori che provengono dalle più svariate e lontane città d'Italia, servendosi della ferrovia internazionale fino alla stazione di Chiusa, è assolutamente indispensabile che anche l'ultimo tratto del viaggio fin su alla valle sia fatto con mezzi più decenti. È un problema questo che ha anche un aspetto economico che tocca l'interesse della stessa amministrazione ferroviaria in quanto, se questi viaggiatori, arrivando a Chiusa sapranno di poter usufruire di un servizio decente fino alla Val Gardena, indubbiamente si serviranno della ferrovia fino a Chiusa, altrimenti, essi si fermeranno a Bolzano, e faranno il viaggio con l'automobile o con altri mezzi. Quindi, anche dal punto di vista dell'economia del bilancio ferroviario mi pare che il problema debba essere affrontato e risolto.

In conclusione, se noi trasformeremo questa « caffettiera » in una locomotiva a trazione a nafta, perderemo, è vero in romanticismo, perchè non avremo più il pennacchio di fumo che si sviluppa attraverso i boschi e le gallerie, ma in compenso i viaggiatori percorreranno quel tragitto in minor tempo e saranno anche certamente più puliti al termine del viaggio. Io raccomando perciò vivamente perchè questo mio ordine del giorno venga preso in considerazione, e siano risolti i problemi prospettati.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Resta, Semeraro Gabriele, Colasanto, Vocino, Tesauo, Delli Castelli Filomena, Rivera, Liguori, Chiarini, De' Cocci, Riva e De Martino Carmine:

« La Camera,

1°) che la legge 28 settembre 1939, numero 1822, sulla disciplina degli autoservizi di linea, mai abrogata né comunque modificata, venga applicata dal Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nella sua integrità, perchè, essendo cessate ormai da tempo le ragioni di contingenza che consigliavano di limitare le concessioni alle « provvisorie », il ripristino delle concessioni definitive, sino a 9 anni, previste come regola dalla legge predetta, si impone per ragioni di tranquillità dei concessionari e della migliore efficienza dei servizi;

2°) che le concessioni definitive, almeno per un quinquennio, vengano rilasciate a tutti i concessionari che abbiano favorevolmente superato i due anni di esercizio di concessioni provvisorie;

3°) che, nella annunciata riforma generale del regime giuridico delle concessioni di autoservizi e nelle riforme riguardanti particolari settori dei pubblici trasporti di persone, venga bandita ogni forma di consorzio legale o coattivo, che importerebbe costituzione monopolistica con tutti i danni conseguenti per l'utente e per il contribuente ».

L'onorevole Resta ha facoltà di svolgerlo.

RESTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno mi pare talmente chiaro da meritare pochissime chiose. Non abuserò — tuttavia — della pazienza della Camera, se sottoporro ad essa alcune brevi considerazioni: la prima riguarda l'applicazione integrale della legge del 1939 sulla concessione delle autolinee per trasporti di persone, e contiene due principi fondamentali: 1°) la regola della concessione definitiva; 2°) l'eccezione della concessione provvisoria.

Questa è la lettera e lo spirito della legge del 1939. Purtroppo la legge fu emanata in un momento in cui non poté essere applicata nella sua integrità. Alla vigilia della seconda conflagrazione mondiale, era necessaria la mobilitazione dei mezzi di trasporto, onde la legge si applicò limitatamente alle concessioni provvisorie. Alla congiuntura bellica seguì la congiuntura post-bellica non meno dura della precedente e la limitazione alle provvisorie non poté non rimanere operante. Ma ormai siamo in una fase di piena normalizzazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

Sono già trascorsi cinque anni dalla fine della guerra ed è ora che si giunga alle concessioni definitive.

Questo voto della categoria dei concessionari è stato ripetuto più volte in congressi, è stato avanzato singolarmente e collettivamente al Ministero dei trasporti e oggi per mio mezzo è ancora una volta sottoposto all'onorevole ministro ed all'onorevole sottosegretario qui presente perchè questa esigenza sentitissima della categoria dei concessionari di autolinee trovi finalmente l'auspicata realizzazione.

Questa esigenza è anzitutto voluta dalla legge del 1939, che non è mai stata abrogata. Se la legge è vigente, non c'è ragione perchè l'amministrazione si sottragga alla piena applicazione di essa. Lo esige il servizio, lo esigono gli interessi dell'utente e del contribuente. Se i concessionari avessero la sicurezza e la stabilità delle concessioni per 9 anni — come la legge prevede e come il Ministero finora non ha fatto — se essi non fossero sotto la spada di Damocle della revoca immediata, senza preavviso, delle concessioni, essi impiegherebbero maggiori mezzi, darebbero maggiori cure alla organizzazione dei servizi loro affidati. E se oggi tali servizi sono veramente lodevoli sotto ogni aspetto, come mostra infallantemente il gradimento del pubblico utente, con la stabilità delle concessioni essi avrebbero la tranquillità del domani e la conseguente possibilità di migliorare il servizio e sotto l'aspetto tecnico e sotto quello organizzativo.

È, quindi, interesse del servizio — oltre che interesse dei concessionari e dell'amministrazione — che la legge del 1939 si applichi anche nella parte concernente le concessioni definitive.

Tale è l'avviso autorevole, espresso dal Consiglio di Stato. Nella decisione della VI Sezione, in data 23 marzo 1950 è detto testualmente:

« È necessario richiamare l'attenzione del Ministero dei trasporti su un punto che appare fondamentale in tutta la materia delle concessioni di pubblici trasporti automobilistici. È noto, infatti, che nell'immediato dopoguerra l'amministrazione dei trasporti ha ritenuto di non far luogo a concessioni definitive, ma esclusivamente a concessioni provvisorie, che la giurisprudenza ha ritenuto bensì estranee al sistema della legge 28 febbraio 1939, n. 1822, ma ha tuttavia considerato legittime, perchè giustificate da particolari ragioni di carattere del tutto contingente: ma questo sistema non può più ora essere seguito,

poichè quelle ragioni sono venute meno per effetto del progressivo ritorno, che ormai può considerarsi completo, a normali condizioni di vita e con ciò è caduto l'unico presupposto che poteva legittimare un criterio indubbiamente contrastante con quelle della legge n. 1822, per la quale le concessioni definitive costituiscono la regola e le concessioni provvisorie l'eccezione ».

Lo meritano infine, a mio avviso, i concessionari per il sacrificio che essi hanno compiuto nel ricostituire il parco automobilistico distrutto dalla guerra con le loro forze, esclusivamente, senza chiedere una lira di contributo allo Stato. Se non altro a titolo di riconoscimento di questo sacrificio è necessario che questi concessionari abbiano la tranquillità del loro domani.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

RESTA. Il secondo punto dell'ordine del giorno è una conseguenza diretta del primo. Ci sono oltre 5000 concessioni provvisorie. Si cominci intanto col convertire in definitive quelle con almeno un biennio di esercizio, favorevolmente giudicato dalla pubblica amministrazione. Si tratta di consolidare quelle situazioni di fatto e di diritto che lo meritano e di lasciarle ferme per almeno un quinquennio.

Il terzo punto, invece, riguarda l'annunciata riforma della legge sulle autolinee in concessione. Si è parlato e si parla tuttora (e vi si accenna nella pregevole relazione dell'onorevole Monticelli), del problema dei cosiddetti consorzi obbligatori. Qui bisogna veramente chiarire un po' le idee! Fino a quando si tratta di consorzi volontari, noi siamo tutti d'accordo che essi possono essere un rimedio per la sistemazione di aziende deboli. Dove non siamo d'accordo è sul terreno dei consorzi obbligatori, soprattutto quando si parla di considerare come epicentri di tali consorzi coattivi le ferrotramvie. Queste hanno pesato per miliardi sul contribuente italiano e continuano a pesare. Se le ferrotramvie fossero costituite come centri di raggruppamenti obbligatori di linee automobilistiche, noi avremmo il duplice grave inconveniente di nuovi monopoli burocratici e di nuovi pesi per l'erario. D'altra parte, quale è mai la ragione della necessità dei consorzi coattivi? Ci sono forse grandi aziende in istato di decozione, il cui salvataggio costituisce preminente ragione di pubblico interesse? No. Ci sono altre serie ra-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

gioni che consigliano i raggruppamenti? Non le abbiamo mai sentite. Si parla di una serie di piccoli inconvenienti: maggiore comodità di controllo, indisciplina dei piccoli e medi concessionari, facili guadagni di tali imprese ecc.. Tutti *slogans* che non resistono ad una critica superficiale.

Se si pensa che i concessionari in regime di impresa individuale, nata e vissuta spontaneamente, non solo non pesano ma pagano all'erario dello Stato circa 80 miliardi all'anno fra imposte, tasse e contributi di vario genere, io credo che il sistema da seguire sia quello indicato dalle leggi economiche, quello cioè della libera impresa individuale, che va aiutata e non soffocata o isterilita. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Presentazione di disegni di legge.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare i disegni di legge:

« Autorizzazione della maggiore spesa di lire 150 milioni, a carico dello Stato, per oneri di carattere generale all'Ente autonomo del Flumendosa, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto-legge 17 maggio 1146, n. 438 »;

« Fissazione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano regolatore di Modena »;

« Concessione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano particolareggiato della zona di Marassi in Genova »;

« Agevolazioni ai comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende elettriche municipalizzate »;

« Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'I.N.C.I.S. del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Commissione competente, con riserva di stabilire quali dovranno esservi esaminati in sede legislativa.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro dell'interno, per conoscere i motivi per cui non è stato denunciato all'autorità giudiziaria l'ex segretario particolare dell'onorevole Andreotti, signor Franco Evangelisti, il quale, secondo quanto risulta da una deliberazione dei probiviri della Democrazia cristiana, pubblicata da numerosi giornali, si è servito del capo della polizia e del vice-questore Angotta per richiamare all'ordine un suo avversario politico; e perché non siano stati presi provvedimenti contro i suddetti funzionari.

(1459) « NATOLI ALDO, GIOLITTI, CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'Africa Italiana, per conoscere se è vera la notizia che un tal Quaglia, che dovrebbe avere per il suo passato il disprezzo del Governo come lo ha di tutti gli italiani, abbia ricevuto un alto incarico nel Segretariato generale della Somalia.

(1460) « NASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'Africa Italiana, per conoscere se sia vera la notizia apparsa sulla stampa relativa alla nomina a Segretario generale in Somalia di un basso denunciatore dell'onorevole Zaniboni e del generale Capello, nomina che suonerebbe offesa per quanti hanno dato la vita e sofferto l'esilio e la galera per amore della libertà.

(1461) « CECCONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'Africa Italiana, per sapere se sia rispondente alla verità quanto i giornali riferiscono, intorno alla assunzione ad importante carica nella Somalia, di recente affidata alla saggezza della nostra Amministrazione, di un funzionario il cui nome sarebbe bene fosse circondato da prudente silenzio; gli interroganti non nascondono la loro profonda meraviglia per la risurrezione di un nome e di un uomo che richiama alla mente dolorosi e tristi ricordi.

(1462) « LONGHENA, CORNIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non intenda sospendere il decreto emesso dalle auto-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

rità aeronautiche per l'attuazione definitiva del progetto di costruzione dell'aeroporto civile di Caselle Torinese, e ciò in quanto tale progetto risulta assolutamente negativo nell'interesse stesso dello sviluppo del traffico aereo auspicato dalla città di Torino a causa di gravissime insufficienze e deficienze tecniche.

(1463)

« GEUNA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per mantenere gli impegni dell'I.N.A.M. nei riguardi dei proprietari di farmacia italiani ed, in particolare, della provincia di Caserta, che, per non essere stati soddisfatti del loro avere, minacciano di sospendere le forniture, con grave danno della salute dei mutuati.

(1464)

« LA ROCCA, GALLO ELISABETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se, considerato che:

1°) il centro del comune di Capo d'Orlando (provincia Messina) occupa una preminente posizione nel campo dell'economia nazionale per quanto attiene alla produzione ed esportazione verso l'estero di pregiati prodotti agrumari ed ortofrutticoli;

2°) il servizio telegrafico, che è l'indispensabile veicolo di rapida comunicazione, specialmente con i Paesi esteri acquirenti dei suddetti prodotti, non è attualmente ammesso di domenica; non reputi opportuno ed indilazionabile ormai, nell'interesse stesso dell'economia nazionale, emanare apposite norme intese ad assicurare, anche di domenica, l'espletamento del servizio telegrafico nel suddetto centro di Capo d'Orlando. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2839)

« SAIJA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritiene che la concessione del prolungamento fino a Genova, della linea automobilistica Avosso-Casella, danneggi la ferrovia concessa Casella-Genova, gestita dallo Stato; se non ritiene, invece, che l'esercizio della preferenzialità stabilita dall'articolo 5 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, possa giovare meglio al progettato perfezionamento della ferrovia ed alla migliore armonizzazione di orari

e di tariffe a favore delle popolazioni interessate. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(2840) « PALLENZONA, ROSSI PAOLO, BETTINOTTI, PERTUSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per sapere quale soluzione ha avuto il procedimento contro tale Bartolucci Settimio di Bastia Umbra, commerciante all'ingrosso di cereali, al quale la polizia tributaria nel marzo 1949 accertò la grave evasione dell'imposta generale sull'entrata per un ammontare di 12 milioni circa. Nel caso che ancora non vi sia stata alcuna soluzione, se non ritenga opportuno procedere contro tale grosso evasore fiscale, allo stesso modo in cui si procede contro piccoli commercianti i quali, una volta accertata la responsabilità, entro il termine di un mese, sono obbligati a pagare la somma evasa, in attesa del pagamento della penalità. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2841)

« ANGELUCCI MARIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro delle finanze, sui provvedimenti che il Governo intende prendere di fronte alla gravissima situazione nella quale si trova l'industria conserviera ittica di Sciacca, e particolarmente in merito alla richiesta riguardante la pressione fiscale e gli erronei accertamenti della polizia tributaria di Agrigento che eleva, ed in maniera esosa, contravvenzioni anche per omissioni di atti puramente formali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2842)

« LEONE-MARCHESANO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé 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.

La seduta termina alle 20.

*Ordine del giorno per le sedute di martedì
6 giugno 1950.*

Alle ore 10,30:

Seguito della discussione dei disegni di legge:

Ratifica del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, contenente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 1° GIUGNO 1950

ospedali. (228). — *Relatori*: Longhena e De Maria.

Emendamenti al decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, recante norme per la concessione dei benefici ai combattenti della seconda guerra mondiale. (606). — *Relatori*: Bellavista e Carron.

Alle ore 16:

1. — *Svolgimento delle interpellanze Amadei e Viola.*

Svolgimento della proposta d'inchiesta parlamentare:

PERRONE CAPANO ed altri: Sulla fondatezza, o meno, delle accuse mosse dall'onorevole Ettore Viola nei confronti di onorevoli membri del Parlamento e del Governo. (1299).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51. (1063). — *Relatore* Monticelli;

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51. (1064). — *Relatore* Veronesi;

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

1951. (*Approvato dal Senato*). (1220). — *Relatore* Angelini.

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Ayres, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi;

Trattato di amicizia, di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Grecia. (*Approvato dal Senato*). (942). — *Relatore* Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di conciliazione e Regolamento giudiziario conclusa a Beirut fra l'Italia ed il Libano, il 15 febbraio 1949. (*Approvato dal Senato*). (1110). — *Relatore* Nitti;

Esecuzione del Protocollo fra il Governo della Repubblica d'Italia e il Governo della Repubblica Popolare Federativa di Jugoslavia relativo ai materiali delle installazioni « Edeleanu » della « ROMSA » e scambio di Note, conclusi a Roma il 23 maggio 1949. (*Approvato dal Senato*). (1112). — *Relatore* Saija.

4. — Seguito dello svolgimento delle interpellanze sulla Sardegna.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI