

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

CDXC.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 13 GIUGNO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE

	PAG.		PAG.
Commemorazione dell'onorevole Giuseppe Ellero:		COLITTO	19410
ZANFAGNINI	19400	DE MEO	19410
STUANI	19400	TROISI	19410
Proposta di legge (Svolgimento):		LIGUORI	19421
Deputati CARIGNANI ed altri: Assistenza e soccorso ai profughi in dipendenza degli eventi bellici. (1318)	19400	CAPALOZZA	19421
PRESIDENTE	19400	PETRUCCI	19410
CARIGNANI	19400	ARATA	19410
SCELBA, <i>Ministro dell'interno</i>	19402	RESTA	19411
Disegni di legge (Seguito della discussione):		COLI	19411
Stato di previsione della spesa del Mini- stero dei trasporti per l'esercizio fi- nanziario 1950-51 (1063). — Stato di previsione della spesa del Ministe- ro delle poste e delle telecomunica- zioni per l'esercizio finanziario 1950- 51 (1064). — Stato di previsione del- la spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51 (1220)	19402	GERACI	19415
PRESIDENTE	19411	MAZZALI	19415
SIMONINI, <i>Ministro della marina mer- cantile</i>	19420	ANGELINI, <i>Presidente dell'VIII Com- missione</i>	19409, 19415
D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i>	19407, 19410	POLANO	19421
SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	19414, 19415	Disegni di legge (Presentazione):	
BIANCO	19409	PETRILLI, <i>Ministro senza portafoglio</i>	19422
CUTTITTA	19409	PRESIDENTE	19422, 19442
REGGIO D'ACI	19409	SIMONINI, <i>Ministro della marina mer- cantile</i>	19442
VERONESI	19411	Sostituzione di un Commissario:	
		PRESIDENTE	19442
		Disegno di legge (Discussione):	
		Stato di previsione della spesa del Mini- stero dei lavori pubblici per l'eserci- zio finanziario 1950-51. (1237)	19422
		PRESIDENTE	19422
		COLITTO	19422
		BONTADE MARGHERITA	19428
		PACATI	19431
		POLANO	19442
		FERRARESE	19448
		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
		PRESIDENTE	19453

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

La seduta comincia alle 16.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 9 giugno 1950.

(È approvato).

Commemorazione dell'onorevole Giuseppe Ellero.

ZANFAGNINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANFAGNINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella notte fra il 10 e l'11 corrente spirava nella nativa città di Pordenone l'onorevole avvocato Giuseppe Ellero, ex deputato socialista. La figura di Giuseppe Ellero appartiene alla storia del socialismo friulano. Uscito da una famiglia di patrioti, figlio dell'avvocato Enea Ellero, eroe dei Mille, l'onorevole Giuseppe Ellero sentì fin da giovane irresistibile il richiamo che su di lui esercitava il socialismo e la causa delle classi lavoratrici; a questa causa egli dedicò, con purezza di spirito e alta nobiltà di passione, tutte le sue migliori energie e per questa causa egli soffersse anche le persecuzioni del fascismo. Il suo studio di avvocato in Pordenone fu devastato e distrutto dalle squadre. Dopo l'avvento del fascismo egli dovette trasferirsi a Milano, perché la vita in Pordenone gli si era fatta insopportabile; e fu, onorevoli colleghi, a fianco di Giacomo Matteotti nei giorni che precedettero il suo estremo sacrificio.

Tuttavia l'onorevole Ellero non serbò mai rancore ad alcuno. D'animo generoso, tutto e a tutti perdonò. E durante la cospirazione collaborò attivamente con le forze della resistenza per la lotta di liberazione. Dopo la liberazione egli visse appartato dalla vita politica, schivo e modesto come era, ma tuttavia sempre, in ogni occasione, manifestando quella sua irresistibile inclinazione ideale verso le classi umili, verso le classi lavoratrici.

È per questo che, da questi banchi ove così degnamente sedette, io mi permetto oggi di rivolgere un reverente saluto alla memoria di questo degno compagno.

STUANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STUANI. A nome del gruppo comunista, mi associo alle parole commosse in onore e alla memoria dell'onorevole Ellero. Ogni fiaccola che si spegne, ogni uomo che, passato al di là, ebbe a lottare a favore delle classi lavoratrici, non può lasciare insensibili i partiti che seguono la strada ch'essi hanno per tanto tempo seguita.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa Carignani, Almirante, Lupis, Montelatici e Numeroso: Assistenza e soccorso ai profughi in dipendenza degli eventi bellici.

L'onorevole Carignani ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CARIGNANI. Onorevoli colleghi, ho potuto facilmente promettere alla Presidenza che dedicherò soltanto pochi minuti all'illustrazione di questa proposta di legge: mi basterà infatti soltanto enunciare di che si tratta e, ne sono convinto, gli onorevoli colleghi non titubano un istante nel riconoscere l'estrema importanza e l'urgenza della proposta stessa. Si tratta dell'assistenza e del soccorso ai profughi in dipendenza degli eventi bellici. È argomento che è stato portato molte volte dinanzi al Parlamento. Questa volta vi torna in una forma, direi, particolare: vi torna per volontà della I Commissione la quale, nei mesi scorsi, ebbe occasione d'interessarsi per progredire le disposizioni esistenti sull'assistenza dei nostri profughi, di questi nostri sventurati fratelli che da anni languiscono nella più squallida miseria e in una desolazione profonda.

La Commissione, esaminato sommariamente lo stato giuridico e l'opera assistenziale esplicata dallo Stato a favore di essi, ritenne che fosse quanto mai opportuno un riesame più comprensivo ed organico di tale assillante problema. Così la Commissione dette incarico a un comitato particolare, da me presieduto e composto dai colleghi onorevoli Almirante, Lupis, Montelatici e Numeroso, di redigere — forse è un po' presuntuoso il dirlo — una specie di testo unico della materia. Comunque, il comitato si dette da fare, studiò il problema nel miglior modo possibile e con la volenterosa collaborazione degli organi ministeriali è oggi in grado di presentarvi questi pochi articoli, con i quali però sembra a noi di aver dato modo di esaminare la materia dell'assistenza ai profughi con criteri un po' più vasti e comprensivi delle esigenze di questi nostri sventurati concittadini.

La nostra preoccupazione è stata non solo di mantenere in vita quelle norme che già preesistevano in ordine all'assistenza propriamente detta, e cioè a quei provvedimenti che lo Stato fin dall'inizio, fin subito dopo la liberazione, dovette prendere per venire incontro alle immediate esigenze di quelle nostre popolazioni che avevano dovuto abban-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

donare in Italia o all'estero i luoghi di loro residenza. Ma questo nostro disegno di legge ha una particolare importanza soprattutto per un fatto: è a tutti noto che i profughi in genere hanno sempre trovato difficoltà a reinserirsi nella vita del paese, difficoltà veramente notevole sotto due aspetti in modo speciale: prima di tutto, impossibilità di avere una casa propria (per moltissimi casi ciò è stato proprio un vero dramma e qualche volta una tragedia); in secondo luogo, difficoltà di essere avviati a un lavoro stabile.

Lo Stato ha dovuto soccorrere questa gente fin dai primi momenti e purtroppo quello che sembrò un provvedimento di carattere eccezionale e transitorio ha acquistato ormai l'anzianità di parecchi anni. Lo Stato ha dovuto provvedere a ricoverare questi nostri fratelli in cosiddetti campi di « riunione » (non vorrei dire di « concentramento ») in quelli che sono stati burocraticamente chiamati centri-profughi. In questi centri sono ammassate alcune centinaia di persone.

Lo Stato ha fatto molto per alleggerire un tale stato di cose ed ha cercato con ogni mezzo di collocare questa povera gente fuori dai centri-profughi; senonchè le difficoltà si sono appalesate di dimensioni veramente eccezionali, e per quanto vi sia stata molta buona volontà da parte dei Ministeri dell'interno e dell'Africa italiana per trovare alloggi convenienti e sufficienti, purtroppo, a tutto oggi, a cinque anni di distanza, vi sono ancora nei centri-profughi notevoli quantità di questi nostri fratelli. Si calcolano presso a poco sulle 40 mila unità i profughi che vivono ancora nei centri.

Il problema dunque è grave e serio. Noi ci siamo preoccupati di questo problema come del problema fondamentale perchè riteniamo che, specialmente per la vita dei nuclei familiari, se non assicuriamo ad essi un tetto, anche l'attività sociale dei loro membri finirebbe per venire compromessa. Per questo con un certo coraggio — per il quale speriamo di avere l'adesione volenterosa da parte degli organi dello Stato, nel settore finanziario — abbiamo innovato nella legge le precedenti disposizioni, studiando il mezzo di costituire fondi che potessero dare maggiore incremento alla costruzione di case popolari nelle quali si potessero raccogliere, in una forma o in un'altra, questi nostri fratelli che ancora vivono nei centri-profughi.

Altro gravissimo problema è, come ho detto, quello dell'avviamento al lavoro, ch'è di ordine sociale, e di ordine morale in modo particolarissimo.

Purtroppo voi sapete che la vita nei centri-profughi non è fatta davvero per stimolare le iniziative. È una vita di inerzia, lontana da conoscenze, da relazioni: molte volte questi nostri poveri fratelli non sono in grado di trovare una sistemazione conveniente. Bisogna quindi che lo Stato intervenga in qualche modo. È caratteristica degli Stati democratici intervenire in questi casi: noi abbiamo quindi previsto alcuni articoli di legge con i quali si verrebbe a dare soccorso e aiuto a costoro perchè si inseriscano nuovamente nella vita sociale. Ci siamo anche preoccupati di creare occasioni di lavoro, specialmente nelle zone agricole, per quei profughi che avevano prima svolto attività prevalentemente agricole. Noi sappiamo che sono già in essere alcuni esperimenti in varie parti d'Italia. Sottolineo in modo particolare l'esperimento di Fertilia, dove un forte nucleo di profughi giuliani sta dando sviluppo ad una bella colonia agricola.

Pure per queste opere, che sono di notevolissima importanza, sia per l'assorbimento di mano d'opera, sia per i vantaggi che se ne possono trarre in agricoltura, naturalmente, occorrono i mezzi; anche ciò abbiamo previsto.

Ma l'esame particolareggiato della legge sarebbe veramente superfluo, perchè questa non è la sede per entrare in dettagli o cercare di persuadervi della bontà di queste disposizioni.

Voi già siete tutti pienamente d'accordo sul dover il problema essere affrontato con la maggiore buona volontà e con la maggiore rapidità possibile; ed è per questo, cari colleghi, che noi vi chiediamo, istantemente vi chiediamo, che vogliate dare il vostro assenso a che sia presa in considerazione questa nostra proposta di legge; e preghiamo altresì la Presidenza di avere la bontà (ritengo che sia questa la forma più utile per poter arrivare al più presto al compimento) di passare, con provvedimento di urgenza, la legge stessa alla Commissione competente.

Purtroppo il tempo stringe: con il 30 giugno verrà a decadere la legge di proroga che noi approvammo ai primi di gennaio di quest'anno per l'assistenza. Se fosse possibile, e noi ce lo auguriamo — e da parte nostra faremo quanto è in noi affinché non si perda tempo — vorremmo arrivare in tempo debito per vedere approvata questa legge prima dello scadere del termine, affinché non vi siano delle *vacatio legis* che possano dare la sensazione, a questi nostri carissimi fra tutti i cari fratelli italiani, che da parte del potere legislativo non si faccia tutto quanto è uma-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

namente possibile affinché le loro pene siano ridotte al minimo.

Con questi voti io prego l'Assemblea di voler consentire alla presa in considerazione di questa proposta di legge. (*Applausi*).

SCELBA, *Ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCELBA, *Ministro dell'interno*. Il Governo dichiara di nulla opporre alla presa in considerazione della proposta di legge Carignani, sulla quale, anzi, chiede l'urgenza; e ritiene che si possano avere prima dello scadere del termine le nuove norme che disciplinano l'intera materia.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Carignani ed altri.

(*È approvata*).

La proposta di legge sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà stabilito che l'urgenza, chiesta dal Governo, è accordata.

(*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.

Si dia lettura degli ordini del giorno concernenti l'attività del Ministero dei trasporti.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« La VIII Commissione permanente, esaminato il bilancio del Ministero dei trasporti,

invita la Camera ad esprimere il voto

1°) che sia affrettato l'esame del disegno di legge relativo al Consiglio superiore dei trasporti come organo idoneo fra l'altro a tracciare una politica dei trasporti capace di regolare i rapporti tra strada e rotaia;

2°) che frattanto gli organi ministeriali procedano alla classificazione della rete ferroviaria tra tratti a prevalente carattere commerciale e tratti a prevalente carattere di servizio sociale;

3°) che sui tratti a prevalente carattere commerciale siano accelerati i lavori di armamento capaci di consentire alte velocità di traffico e che per gli stessi tratti sia apprestato idoneo materiale rotabile con spiccate caratteristiche di modernità;

4°) che sia affrettata la presentazione al Parlamento del provvedimento relativo alle norme per le concessioni ferroviarie che doveva essere presentato in base ad un ordine del giorno votato dalla Camera, entro il 31 marzo 1949 ».

« La Camera invita il Governo:

1°) a presentare al più presto un disegno di legge che preveda l'istituzione di servizi autoferroviari dello Stato alla diretta dipendenza del Ministero dei trasporti, con unica direzione perchè unico sia il fine: servire la nazione in ogni suo luogo ed in ogni tempo, nel miglior modo e col massimo rendimento nel superiore interesse del cittadino e dello Stato;

2°) a presentare con la massima sollecitudine un disegno di legge che preveda la spesa dilazionata in dieci anni, per la costruzione:

a) del raddoppio della linea Ancona-Foggia;

b) del raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria; Messina-Catania-Bocca; Messina-Palermo;

c) dell'impianto di una invasatura per le navi traghetto a Torre Faro (Messina);

d) dell'allacciamento di tale invasatura con la stazione di Villafranca Tirrena da un lato e con la stazione di Messina Scalo dall'altro;

e) della rettifica e rafforzamento degli attuali tracciati delle altre linee meridionali, in modo da consentire la circolazione dei più moderni mezzi di trazione, dando la precedenza assoluta alla linea Reggio Calabria-Taranto-Bari;

f) dell'elettificazione delle principali linee del meridione sinora non incluse nei vari programmi approvati ».

CARONITÌ.

« La Camera,

considerata la deficienza dei mezzi di comunicazione e di collegamento nell'Italia meridionale;

considerata la necessità di creare nel campo dei trasporti le premesse indispensabili per uno sviluppo agricolo industriale e sociale del mezzogiorno,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

invita il Governo

a programmare un adeguato ampliamento e rinnovamento dei mezzi di trasporto nell'Italia meridionale e in particolare a provvedere:

1°) alla sistemazione del doppio binario, nei tratti che ne difettano, sulla linea Ancona-Foggia-Bari-Lecce;

2°) al congiungimento della città di Bari con la linea Napoli-Metaponto, allacciandosi in tal modo la città di Matera, l'unico capoluogo di provincia che ne è ora isolato, alle ferrovie dello Stato;

3°) a predisporre la elettrificazione della linea Ancona-Lecce e dell'altra Battipaglia-Taranto».

BIANCO, IMPERIALE.

« 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 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».

COLASANTO, 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.

« 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 ».

CUTTITTA.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

« 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 — 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 ».

MELIS.

« La Camera,

riconosciuto che per impostare ed attuare una sana e obiettiva 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 ».

REGGIO D'ACI.

« 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 ventinata soppressione dell'E. A. M.;

che appare opportuno non solo non aggravare il già preoccupante problema del-

la disoccupazione con il licenziamento degli attuali 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 quando il Parlamento non avrà deciso sulla proposta di legge per la creazione dell'Ente nazionale per la motorizzazione ».

CIFALDI.

« 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. ».

BALDASSARI, CERABONA.

« 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 dalla 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,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

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 MEO, SEMERARO GABRIELE, TROISI
DE' COCCI, PUGLIESE, PIGNATELLI,
CHIEFFI, NEGRARI, D'AMBROSIO.

« La Camera,

nell'approvare il disegno di legge n. 1063 (stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-1951), rileva:

1°) che la linea adriatica, servita ancora da trazione a vapore ed a binario semplice (ad eccezione del breve tratto San Severo-Foggia-Bari), è insufficiente rispetto al traffico, specie quello molto cospicuo dei prodotti ortofrutticoli, che dai centri di produzione pugliesi, segnatamente dalla provincia di Bari, debbono essere avviati con la massima celerità ai valichi di confine per giungere sui mercati esteri in condizioni di freschezza e vincere la concorrenza di altri paesi, meglio attrezzati per l'organizzazione dei trasporti;

2°) che, nonostante i precedenti ordini del giorno, votati dall'Assemblea e dalla VIII Commissione legislativa, non sono proseguiti i lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bari-Barletta in ferrovia a scartamento normale, mentre urge la necessità per i popolosi centri di Andria, Corato, Terlizzi, Bitonto, di non rimanere tagliati fuori dalla rete ferroviaria statale, sacrificando il traffico merci ed il più rapido movimento delle persone; e per i porti di Bari e Barletta egualmente esiste la esigenza di non rimanere privi di comunicazioni dirette con l'immediato retroterra, ricco di prodotti del suolo;

3°) che ai magazzini di lavorazione ed al centro frigorifero di Bari affluiscono dalla Puglia e dalla Lucania notevoli quantità di prodotti ortofrutticoli, destinati alla esportazione;

4°) che il trasporto di vini a mezzo vagoni riveste notevolissima importanza nella

regione pugliese e segnatamente nella provincia di Brindisi,

invita il Governo

a) a dare la priorità, nel programma di elettrificazione ferroviaria, alla linea adriatica e in modo particolare al tronco Foggia-Bari, che renderebbe più rapide ed agevoli le comunicazioni tra Bari e Roma nonché tra Bari e Napoli; e a promuovere la costruzione del doppio binario Ancona-Foggia-Brindisi;

b) a disporre per il completamento di detta trasformazione, il cui programma tecnico e relativo piano di finanziamento sono da tempo già predisposti, e ad attivare con un servizio di automotrici il tronco Barletta-Andria, già completato da molti mesi e adesso esposto a sicuri deterioramenti nella sede stradale e nei manufatti;

c) a concedere la tassazione unica sui percorsi cumulati ai trasporti a carro, appoggiati a Bari, diretti alla Sezione ortofrutticola della Borsa Merci per la successiva rispedizione alle località di definitiva destinazione;

d) ad estendere ai trasporti di vino in fusti le medesime agevolazioni usufruite dai trasporti in damigiane e in fiaschi, considerando: 1°) che opera attivamente la concorrenza degli altri mezzi di trasporto (via mare e via terra; 2°) che la tariffa sui vini in fusti si estende alla tara e non si applica invece al peso netto, come per i serbatoi; 3°) che la richiesta facilitazione darà impulso all'artigianato, facendo rifiorire l'industria delle botti che interessa larghi strati di maestranze ».

TROISI.

« La Camera,

invita il Ministro dei trasporti a provvedere a che gli organi amministrativi predisposti per l'esecuzione delle leggi riguardanti la riassunzione in servizio presso le ferrovie dello Stato e la ricostituzione della carriera degli esonerati politici antifascisti vengano:

1°) messi in grado di esaurire con maggiore rapidità (che in questo caso è anche garanzia di equità) le pratiche ancora in corso che in numero di 5095 rimangono ancora da esaminare dopo le 2533 già giudicate; ed all'uopo raccomanda l'aumento del personale distaccato dal servizio P.A.G. presso la Commissione unica e la Commissione di avanzamento;

2°) messi in grado di disporre di direttive anche interpretative delle leggi e disposizioni esistenti che contrastino alla tendenza eccessivamente fiscale e restrittiva oggi prevalente, e ciò specialmente allo scopo di solle-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

citamente e giustamente definire i gruppi di pratiche caratteristici seguenti:

a) quello riguardante i circa 60 esonerati politici in seguito agli scioperi comparimentali per l'uccisione di Spartaco Lavagnini, Farnetti, Berruti, ecc., esonerati questi ai quali si nega o contesta la motivazione politica col pretesto dell'esonero avvenuto avanti l'occupazione formale del potere da parte del fascismo;

b) quello riguardante le donne esonerate, alle quali con criterio inaudito si contesta la motivazione politica soltanto perché ritenuta impropria a funzionari di sesso femminile;

c) quello riguardante i circa 40 esonerati in base all'articolo 69-A del Regolamento del personale e per i quali occorre una interpretazione più equa alla legge n. 1488 di quella che l'Amministrazione non abbia sino ad oggi dato;

d) quello riguardante gli agenti che avendo partecipato agli scioperi politici anteriori all'agosto 1922 ma non a quello dell'agosto perché trovantisi sotto le armi, non furono, all'atto del congedamento riassunti in servizio o, se riassunti, vennero immediatamente riesonerati perché giudicati « sovversivi » in seguito al loro precedente atteggiamento: casi questi per i quali l'Amministrazione o non ammette la motivazione politica o la applica con eccessiva fiscalità;

e) quello riguardante gli esonerati che durante il periodo di esonero subirono condanne per reati comuni: per questi la Camera ritiene equo che si provveda alla riassunzione e ricostruzione di carriera e successivamente si applichi il regolamento per i reati commessi con tutte le conseguenze, ma non si tolleri che le condanne riportate costituiscano impedimento alla riassunzione.

La Camera, inoltre, raccomanda l'accoglimento e la sollecita applicazione da parte del Governo del disegno di legge già presentato per sistemare la situazione degli esonerati politici avventizi ».

LOMBARDI RICCARDO, PIERACCINI.

« 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 ».

PETRUCCI.

« 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 Castrocucco; costruzione della Genzano-Spinazzola; deviazione per Melfi della Spinazzola-Avellino, ecc.),

e invita il ministro dei trasporti ad accogliere, intanto, le richieste di minore rilevanza, 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 Rotonda-Napoli, per rendere meno disagiati i

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

necessari collegamenti con la metropoli del Mezzogiorno, di numerosi comuni delle valli del Mercure, del Noce e del Sinni ».

MAROTTA.

« 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.

« 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.

« La Camera

fa voti:

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, perché, 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 ».

RESTA, SEMERARO GABRIELE, COLASANTO, VOCINO, TESAURO, DELLI CASTELLI FILOMENA, RIVERA, LIGUORI, CHIARINI, DE' COCCI, RIVA, DE MARTINO CARMINE.

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

PERRONE CAPANO.

La Camera

fa voti perché, in vista della legge che dovrà coordinare ed aggiornare in un unico testo le varie disposizioni legislative in materia di viabilità e di traffico stradale ed i vari organi che le attuano, si sospenda intanto ogni decisione circa lo scioglimento della E.A.M. (Ente Autotrasporti Merci), che ha un'organizzazione nazionale con decentramento provinciale, che assorbe appena 500 unità, che ha assolto lodevolmente la propria funzione, rinviando ogni relativo provvedimento in materia, in sede di esecuzione della emananda legge.

COLI, CAMPOSARCUNO, DELLE FAVE, TOZZI CONDIVI.

PRESIDENTE. L'ultimo ordine del giorno testé letto è stato presentato dopo la chiusura della discussione generale.

L'ordine del giorno Cifaldi è stato fatto proprio dall'onorevole Colitto.

Poiché gli onorevoli Melis, Lombardi Riccardo, Caroniti, Marotta, Facchin e Perrone Capano non sono presenti, si intende che abbiano ritirato i loro ordini del giorno.

Qual'è il parere del Governo sugli altri ordini del giorno ?

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Per l'ordine del giorno della Commissione, mi rimetto alla Camera.

Non ho difficoltà ad accettare come raccomandazione l'ordine del giorno Bianco,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

che in sostanza invita il Governo ad intensificare l'opera per il miglioramento delle ferrovie meridionali. Per l'ordine del giorno Colasanto, poiché anche questo tratta il miglioramento in genere delle linee ferroviarie meridionali, lo accetto come raccomandazione.

Del pari accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Cuttitta, che invita il Governo a realizzare un piano decennale di lavori tendente a migliorare le vie ferroviarie meridionali, e l'ordine del giorno Reggio d'Acì, per il quale sono perfettamente d'accordo sulla sua sostanza, per quanto riguarda il coordinamento dei vari enti, e la loro eventuale eliminazione quando risultino inutili. Tuttavia io non posso che fare le mie riserve, se si vuole interpretare quest'ordine del giorno nel senso di sciogliere gli enti oggi esistenti, poiché il problema è *sub iudice* e non sono ancora in grado di dare precisazioni circa la loro abolizione, trasformazione o modificazione.

Quanto all'ordine del giorno Cifaldi e Colitto, dovrei dare una risposta ad una richiesta opposta a quella formulata con l'ordine del giorno precedente. Nell'ordine del giorno Cifaldi si raccomanda il mantenimento in vita dell'E. A. M.. Anche qui devo dire che questi enti che vivono *a latere* dell'amministrazione ferroviaria o in concorrenza con l'amministrazione ferroviaria, e come coordinamento di alcuni servizi relativi ai trasporti su strada, sono attualmente sottoposti ad attento esame del Ministero, per vedere come si possa coordinare la loro attività. Sono favorevole alla tesi sostenuta nella relazione fatta l'anno scorso dall'onorevole Angelini, però ancora non siamo pronti per una soluzione definitiva. Molto probabilmente questi enti potranno rimanere in attesa di una trasformazione o potranno essere trasformati molto tempo prima del previsto. Non avendo in questo momento elementi sufficienti per una risposta definitiva, dichiaro di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

Lo stesso vale per gli ordini del giorno Baldassari, De Meo, Troisi e Coli.

Per quanto riguarda le facilitazioni per il trasporto dei prodotti ortofrutticoli, io devo ricordare qui quello che ho già detto nel mio discorso. Noi facciamo dei trasporti con perdite molte alte: per ogni trasporto che facciamo dalla Sicilia e dalla Calabria verso l'Europa del nord, ci rimettiamo 15 lire a chilometro, perchè dobbiamo fare un trasporto a pieno nell'andata, ma un trasporto

a vuoto nel ritorno. Facciamo pagare una tariffa sola, cioè facciamo pagare l'andata ma non il ritorno. Inoltre, bisogna tener presente che pratichiamo una tariffa così ridotta per cui non si paga nemmeno la metà di quello che è il costo del trasporto di andata; aggiungete quello del ritorno e vedrete qual'è la perdita dell'amministrazione ferroviaria.

Pur sapendo che l'amministrazione ferroviaria ci rimette, facciamo questo servizio, perchè consideriamo nostro dovere aiutare lo sviluppo dell'economia del nostro paese, specialmente quando si tratta di esportare all'estero dei prodotti che, oltre a darci la possibilità di esportare lavoro, ci fanno importare valuta pregiata.

Ho già dichiarato nel mio discorso di accettare l'ordine del giorno Petrucci come raccomandazione. Io sono favorevole alla costituzione di un organo interministeriale per lo sviluppo dell'automobilismo. Certo, non posso impegnarmi anche per gli altri ministri, e accetto come raccomandazione l'ordine del giorno per la parte che si riferisce al mio Ministero.

L'onorevole Arata chiede che il registro automobilistico sia affidato all'amministrazione finanziaria. Io devo dichiarare che non sono affatto favorevole a questa trasformazione. Noi tendiamo ad accentrare in un unico organismo tutto quello che si riferisce ai servizi automobilistici. Se invece lo distribuiamo fra ministeri e uffici, questi disgraziati che devono compiere il servizio di autotrasporto di persone e di cose, che devono già girare una quantità di uffici, ne dovrebbero girare ancora degli altri, con la perdita di una infinità di tempo. Io non credo che la proposta dell'onorevole Arata tutelerebbe gli interessi del Ministero dei trasporti, dell'Amministrazione finanziaria e, specialmente, degli autotrasportatori che sarebbero disturbati ancora di più di quanto non lo siano oggi.

Per questa ragione, io pregherei l'onorevole Arata di non insistere sul suo ordine del giorno perchè non potrei assolutamente accettarlo.

L'ordine del giorno Resta lo accetto come raccomandazione.

Quanto al voto formulato dagli onorevoli Polano e Laconi, per le ferrovie sarde, ho già accennato, nella relazione che ho avuto l'onore di fare a questa Assemblea, quali sono le situazioni delle varie ferrovie in concessione della Sardegna.

È un problema molto complesso, che richiede stanziamenti di somme non indifferenti. Noi abbiamo già davanti al Parla-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

mento un progetto di legge per la sistemazione di tutte queste ferrovie secondarie date in concessione, e che in gran parte sono deficitarie.

Io spero che quando il Parlamento avrà approvato quella legge si potrà trovare una soluzione anche per le ferrovie della Sardegna. Indubbiamente però non possiamo illuderci a vicenda: non è possibile pensare che in questo momento, con le necessità che ci sono un po' ovunque, sia possibile costruire nuove ferrovie secondarie. Bisogna vedere prima che cosa facciamo delle vecchie ferrovie in concessione: se le dobbiamo mantenere, sospendere, sostituire con altri sistemi di trasporto, ecc.

Io so che molti deputati, prefetti, organizzazioni sindacali, ecc. si rivolgono al ministro dei trasporti a questo riguardo perché c'è una specie di attaccamento alla rotaia. Non si desidera, cioè, perdere quelle rotaie che ci sono, e magari si preferisce aggiungere anche il mezzo automobilistico, pensando che due servizi sono meglio che uno. Comunque, anche noi ci convinciamo che quando abbiamo delle aziende che sono enormemente passive e che possono essere sostituite da un servizio automobilistico il quale dia le stesse garanzie che dà la ferrovia, lo stesso numero di corse, lo stesso prezzo, gli stessi ribassi che oggi godono gli studenti, gli operai, ecc.; quando si hanno tutte queste condizioni, è perfettamente inutile che noi continuiamo a far sopportare allo Stato delle spese che non rendono nemmeno un servizio utile. Per la Sardegna, quindi, io ben posso tenere conto del voto degli onorevoli Polano e Laconi, come di un obbligo di fare un esame attento di tutti i problemi delle ferrovie sarde.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che siano posti in votazione.

Onorevole Angelini?

ANGELINI, *Presidente della VIII Commissione*. La Commissione non insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco?

BIANCO. Vorrei pregare il ministro di precisare il suo pensiero sui tre punti dell'ordine del giorno stesso.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Indubbiamente nel programma dell'amministrazione delle ferrovie c'è una sistemazione della linea jonica, anche perché è una necessità, dato che la linea tirrenica è tanto saturata di trasporti che non può più contenerne e

quindi si tratta di vedere se è possibile convogliare il traffico verso la linea adriatica e jonica. Volendo dare a questa linea una maggiore capacità di traffico, dovremo per forza arrivare presto o tardi (c'è ancora quel problema di sapere se prima conviene fare la elettrificazione o il doppio binario; certo sarà difficile fare questa spesa in una volta sola) ad un potenziamento della linea stessa. Quindi, in questo senso, accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Bianco.

Per quel che riguarda la Napoli-Metaponto-Matera, ecc., qui siamo in un altro campo perché si tratta ancora di vedere qual'è la parte nel programma che noi potremo applicare nel primo triennio, di questo nuovo secondo programma che noi stiamo cercando di far passare.

Ora, tutto questo è ancora *sub iudice* perché siamo in trattative col C.I.R. e, quindi, col Ministero del tesoro, per vedere quali saranno i mezzi posti a nostra disposizione; e il bilancio sarà tanto più ampio quanto più completi saranno i mezzi a disposizione o sarà invece, un programma limitato se i mezzi a disposizione saranno limitati. Quindi, non dipende soltanto da me, ma anche dal Ministero del tesoro.

Posso perciò accogliere l'ordine del giorno dell'onorevole Bianco come raccomandazione per la parte che mi riguarda, ma non posso impegnare un ministro che non è presente. Per quanto riguarda il terzo punto, cioè la elettrificazione della linea Ancona-Lecce e dell'altra Battipaglia-Taranto mi riferisco a quanto ho detto prima.

Per quanto riguarda l'allacciamento di Matera alle ferrovie dello Stato, si tratta di un problema che è nel programma, ma non sappiamo ancora come potremo attuarlo.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco, insiste dopo le dichiarazioni del Governo a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

BIANCO. Io credo che non valga la pena di insistere per la votazione perché sappiamo che qui abbiamo o delle promesse a parole o addirittura nemmeno questo. Quindi ritiro il mio ordine del giorno traendone le conseguenze del caso.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Colasanto non è presente, si intende che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Onorevole Cuttitta?

CUTTITTA. Insisto

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Reggior d'Acì?

REGGIO D'ACI. Insisto.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Colitto, insiste per la votazione dell'ordine del giorno Cifaldi, da lei fatto proprio?

COLITTO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e resto in attesa che maturino le condizioni perché possano essere prese le giuste decisioni, che mi auguro favorevoli all'ordine del giorno nostro.

PRESIDENTE. L'onorevole Baldassari non è presente; s'intende che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

- Onorevole De Meo?

DE MEO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Troisi?

TROISI. Devo ringraziare l'onorevole ministro per le risposte fornite sui vari punti del mio ordine del giorno. Però una riserva sono costretto a fare per quanto riguarda l'elettrificazione. Nella tabella VI della relazione dell'onorevole Monticelli viene pubblicato un programma con una graduatoria delle varie linee da elettrificare. A quanto mi risulta, e conformemente al parere dei tecnici, la priorità alla linea Ancona-Foggia richiede tutto un lavoro di consolidamento della sede stradale, di rinnovo delle rotaie, ecc., per cui occorrerebbe almeno un biennio. Perciò nel mio ordine del giorno avevo espresso il voto sulla opportunità di anteporre, in detto programma, la linea Foggia-Bari, che si potrebbe iniziare subito con grande vantaggio delle comunicazioni celeri con Roma e con Napoli.

Quindi, pur non insistendo nella votazione dell'ordine del giorno, prego l'onorevole ministro di voler riesaminare questo punto, tenendo conto delle mie considerazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Petrucci?

PETRUCCI. Ringrazio l'onorevole ministro per l'accettazione come raccomandazione del mio ordine del giorno, però lo pregherei di rendersi interprete presso gli altri tre ministri della necessità della costituzione del comitato interministeriale per lo sviluppo dell'automobilismo.

PRESIDENTE. Onorevole Arata?

ARATA. Io aspetto che l'onorevole ministro mi risponda circa gli altri tre punti del mio ordine del giorno a due dei quali tengo in modo speciale.

PRESIDENTE. Veramente l'onorevole ministro ha dichiarato di non potere accettare il suo ordine del giorno. Comunque, se egli crede di dovere ancora chiarire, ne ha facoltà.

D'ARAGONA, Ministro dei trasporti. Sembrava implicita l'accettazione come raccomandazione, perché quando si chiede di

snellire il più possibile i servizi amministrativi inerenti alle concessioni degli esercizi di autotrasporti, indubbiamente non posso rifiutarmi. Sarà mio compito di cercare di snellire e semplificare questi servizi.

Quanto alla tenuta del pubblico registro automobilistico non posso assolutamente accettare questo punto dell'ordine del giorno.

Circa la regolamentazione con norme rigorose dell'esercizio delle scuole-guida, non saprei dire in questo momento le modificazioni che si dovranno apportare, ma indubbiamente anche questo punto lo posso accettare come raccomandazione.

Quanto «ad intensificare la sorveglianza sulla circolazione degli autoveicoli e dei veicoli», c'è da tener conto che la vigilanza per noi è difficile perché non è fatta dalla mia amministrazione, ma è fatta dall'Ente strada. Ora, abbiamo preso accordi con l'Ente strada perché metta a nostra disposizione alcuni agenti di vigilanza per attuare una maggiore sorveglianza di quella che si è fatta fino adesso. Seguiremo ancora questa via per intensificare sempre più questa azione. Quindi non posso che accettare con piacere una proposta che viene incontro al desiderio e alle necessità del mio Ministero. Per cui accetto questa parte come raccomandazione. Ciò che non posso accettare è la parte che riguarda l'intervento dell'amministrazione finanziaria per la tenuta del registro automobilistico.

PRESIDENTE. Onorevole Arata mantiene il suo ordine del giorno dopo le dichiarazioni del Governo?

ARATA. Per quello che riguarda il primo punto del mio ordine del giorno, prendo atto della accettazione come raccomandazione, osservando però che ho spiegato che fra le barriere di cui chiedo la revoca vi sono anche circolari interne che costituiscono vere e proprie abrogazioni della legge.

Per quanto riguarda il terzo punto, cioè la regolamentazione delle scuole-guida, faccio anche qui osservare (prendo atto dell'accettazione come raccomandazione) che io chiedo semplicemente che venga finalmente emesso quel tale regolamento che la legge del 1934 prevede.

Per quello che riguarda invece l'affidamento del registro automobilistico all'amministrazione finanziaria, non insisto; però, in questi termini: io, più che chiedere l'affidamento di questo servizio all'amministrazione finanziaria, intendevo che questo servizio fosse staccato dall'Automobile Club. Ora, se l'onorevole ministro mi dice che è ben di-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

sposto a che questo servizio venga affidato all'amministrazione dello Stato, sono contento. Pertanto rinuncio alla votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Resta?

RESTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Coli?

COLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione sugli ordini del giorno Cuttitta e Reggio d'Aci.

Pongo in votazione l'ordine del giorno Cuttitta, che il Governo ha accettato soltanto a titolo di raccomandazione:

« 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 ».

(Non è approvato).

CUTTITTA. Allora, niente ferrovie in Sicilia!

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Ella è ingiusto.

CUTTITTA. Prendo atto della votazione, onorevole ministro. Ne traggo che la Sicilia non dovrà avere il doppio binario.

COPPI ALESSANDRO. Ma non è vero niente.

PRESIDENTE. Onorevole Cuttitta, la prego! Sarebbe nuovo negli annali parlamentari il costume di commentare una votazione.

Passiamo all'ordine del giorno Reggio D'Aci, la cui prima parte è stata accettata dal Governo come raccomandazione.

VERONESI. Chiedo che si voti per divisione, dato che la prima richiesta può essere votata dalla Camera.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prima parte dell'ordine del giorno:

« La Camera,

riconosciuto che per impostare ed attuare una sana e obiettiva 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 ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'ultimo comma:

« 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 ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno concernenti l'attività del Ministero dei trasporti.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge: (. . stampato n. 1063).

(Sono approvati tutti i capitoli, da 1 a 62, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli, che, se non vi sono osservazioni, si intenderà approvato con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive* — Spese generali, lire 972.650.000.

Debito vitalizio, lire 56.350.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 4.202.210.000.

Spese diverse, lire 40.000.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 5.271.210.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 31.000.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 8.524.976.800.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Costruzione di strade ferrate, lire 6.146.000.000.

Spese diverse, lire 375.000.000.

Totale della Categoria I — Parte straordinaria, lire 15.076.976.800.

Categoria I. — (Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 20.348.186.800.

PRESIDENTE. È così approvato il riassunto per titoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, Segretario, legge: (V. stampato n. 1063).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, Segretario, legge:

Riassunto dell'entrata. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 204.725.400.000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 63.500.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 268.225.400.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini, officine e scorte. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 75.000.000.000.

Gestione viveri «La Provvida», lire 5.000.000.000.

Officine e scorte, lire 44.400.000.000.

Titolo IV. — Gestione del fondo pensione e sussidi, lire 27.432.000.000.

Titolo V. — Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 178.300.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 252.000.000.

Titolo VII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 1.837.700.000.

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 40.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale, lire 110.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 15.000.000.

Titolo XI. Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (Stralcio), nulla.

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (Stralcio), nulla.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 139.000.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome lire 293.265.000.000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 13.960.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 575.450.400.000.

Riassunto della spesa. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 204.725.400.000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 63.500.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 268.225.400.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini officine e scorte. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 75.000.000.000.

Gestione viveri «La Provvida», lire 5.000.000.000.

Officine e scorte, lire 44.400.000.000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 27.432.000.000.

Titolo V. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 178.300.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 252.000.000.

Titolo VII. Opera di Previdenza a favore del personale, lire 1.837.700.000.

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 40.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale, lire 110.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 15.000.000.

Titolo XI. Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (stralcio), nulla.

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (stralcio), nulla.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 139.000.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 293.265.000.000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 13.960.000.000.

Totale generale della spesa, lire 575.450.400.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1950-51.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge. (Appendice n. 1) ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1950-51, in lire 35.500.000.000 ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1950-51, nella misura dell'1 per cento ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1950-51, al personale

dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

« Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma in lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Passiamo agli ordini del giorno concernenti l'attività del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« La VIII Commissione permanente, udita la relazione dell'onorevole Veronesi e le comunicazioni fatte dall'onorevole Jervolino sulla opportunità di procedere alla riforma strutturale delle due Aziende di Stato, che fanno capo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni; convinta che tale riforma invocata dal Parlamento si tradurrà in un notevole miglioramento dei servizi a vantaggio della collettività e farà meglio apprezzare le molteplici ed importanti attività svolte dal Ministero medesimo, e ciò senza aggravio di spese,

invita la Camera a fare voti che con urgenza assoluta sia esaminato dal Consiglio dei Ministri il disegno di legge, avente l'oggetto suddetto, presentato fin dal giorno 2 febbraio 1949 al Ministero del tesoro per l'esame prescritto della Ragioneria generale dello Stato ».

« La VIII Commissione invita la Camera a fare voti che siano, con ogni urgenza, migliorati e resi efficienti i servizi telefonici, specialmente nell'Italia meridionale dove la deficienza delle comunicazioni e dei trasporti impone, oltre alla costruzione di una larga rete telefonica, l'irreprensibile funzionamento dei servizi telefonici ».

« La VIII Commissione permanente, in occasione dell'esame del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni, rilevando con compiacimento l'aumento delle dotazioni a favore dell'Istituto superiore delle telecomunicazioni per opera del Ministro Jervolino,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

invita la Camera a fare voti che l'Istituto superiore delle telecomunicazioni sia riordinato nella struttura e nelle possibilità di reclutamento del personale scientifico e di ricerca per meglio adeguarlo alle finalità di istituto di ricerca scientifica e di sperimentazione tecnica per conservare al nostro paese il primato nelle tradizioni di avanguardia che esso vanta in questo settore del progresso scientifico e tecnico».

« 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 costituenti 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 ».

MAZZALI.

« La Camera,

constatato che nei comuni rurali, anche importanti per numero di abitanti e per entità di produzione, il servizio telegrafico non funziona nei giorni festivi, lasciando le popolazioni prive di ogni possibilità di comunicazioni, e totalmente isolate,

invita il Governo a provvedere perché, anche nei giorni festivi il servizio telegrafico funzioni, sia pure con orario limitato, in modo che questo vitale servizio, importante socialmente ed economicamente, non sia sospeso per oltre 24 ore con grave danno dei rurali lavoratori e produttori ».

SCOTTI ALESSANDRO.

« La Camera,

considerato che il servizio telefonico in Italia si svolge in condizioni di vistosa arretratezza rispetto all'estero, e che, per quanto riguarda il servizio urbano, la responsabilità è del Governo, il quale, nonostante le continue denunce e proteste, anche in seno ai due rami del Parlamento, non applica, certo per intervento di complici interferenze, nei confronti delle società concessionarie, le sanzioni previste all'articolo 68 del regio decreto 19 luglio 1941, n. 1198; come è a dedursi dalle stereotipe e pietistiche giustificazioni delle « povere società » consacrate nelle risposte dei vice-ministri alle interrogazioni;

considerato che le suddette condizioni di arretratezza culminano naturalmente nell'Italia meridionale e che la S.E.T., cioè la società concessionaria del servizio in questa Regione continua imperterrita nel suo nullismo impudente, già denunciato dal presentatore di quest'ordine del giorno alla Camera con la interrogazione svolta nella seduta del 13 dicembre 1949, lasciando, esempligrizia, inevase, per la mancata installazione degli altri gruppi occorrenti, oltre 2000 istanze di utenza, molte delle quali riguardanti delicati settori del pubblico servizio;

considerato che, anche per quanto riguarda il servizio interurbano, l'Italia meridionale continua ad essere pessimamente servita (per cui, esempligrizia, sono insufficienti e vanno per lo meno quadruplicati i circuiti tra Reggio Calabria e Catanzaro, Reggio Calabria e Cosenza, Reggio Calabria e Napoli, Reggio Calabria e Roma, mentre mancano del tutto circuiti diretti tra Reggio Calabria e Bari, Reggio Calabria e Genova, Milano, Torino e Venezia; circuiti la cui istituzione si impone, atteso il considerevole apporto dato dalla provincia di Reggio Calabria al commercio interno ed estero,

invita il Governo

a) a dichiarare decadute per reiterata inadempienza le società concessionarie, e tra queste la S.E.T., in forza dell'articolo 68 sopracitato;

b) a aumentare congruamente i vecchi circuiti ed a istituire tutti quei nuovi che consentano ai maggiori centri dell'Italia meridionale di collegarsi con quelle dell'Italia settentrionale, facendo così un equo e legittimo impiego del prestito di 25 miliardi testé concesso dalla Cassa depositi e prestiti al Ministero delle poste e telecomunicazioni per il potenziamento della rete telefonica nazionale ».

GERACI.

PRESIDENTE. Gli ultimi due ordini del giorno testé letti sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

Poiché l'onorevole Scotti Alessandro non è presente, si intende che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Qual'è il parere del Governo sugli altri ordini del giorno ?

SPATARO. *Ministro delle poste e telecomunicazioni.* Per quanto riguarda gli ordini del giorno della Commissione, i primi due sono accettati solo come raccomandazione, perché riguardano anche il Tesoro, che deve dare il nulla osta per la riforma strutturale

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

dell'amministrazione. Il terzo, che si riferisce solo al mio dicastero, è accettato in pieno.

Come ho già esposto ampiamente al riguardo nella relazione fatta alla Camera, non posso accettare l'ordine del giorno Mazzali.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Geraci, non so se l'onorevole Geraci era presente questa mattina in aula: credo avrebbe ascoltato con piacere quanto ho detto circa i programmi di prossima attuazione. Comunque, lo potrà leggere nella relazione che ho fatto, per cui spero che possa essere soddisfatto.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, li mantengono. .

Onorevole Angelini?

ANGELINI, *Presidente della VIII Commissione*. Per il primo e terzo degli ordini del giorno possiamo ritenere che sia sufficiente che il Governo li accetti come raccomandazione. Per il secondo, quello che si riferisce al disegno di legge riguardante la riforma strutturale, la Commissione ha a lungo discusso e si è convinta che sarebbe necessario che l'onorevole ministro dichiarasse che questo progetto, già elaborato e presentato, viene da lui accettato, onde si faccia un passo avanti indipendentemente da quelle che possono essere le obiezioni e, eventualmente, le opposizioni degli altri dicasteri interessati. La Commissione aveva anche pensato di far proprio questo disegno di legge: ciò non è stato fatto per un riguardo all'onorevole ministro e perchè riteniamo che, essendo già stato elaborato dal Ministero e presentato da molto tempo, l'onorevole ministro potrebbe darci assicurazione precisa di farlo proprio. Questo è un voto che la Commissione parlamentare ha preso dopo lungo studio e dopo essersi convinta che solo in questo modo possiamo avere la garanzia che questa riforma, tanto attesa, sarà realizzata.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Questa mattina ho illustrato io stesso i punti basilari di questa riforma che ho trovato preparata dal Ministero; e mi posso impegnare a sollecitare l'adesione del Ministero del tesoro perchè possa essere presentata da me al più presto possibile al Parlamento. Non posso dire più di questo. Che io abbia fatta mia la proposta risulta dal discorso di questa mattina.

PRESIDENTE. Onorevole Angelini?

ANGELINI, *Presidente della VIII Commissione*. Prendiamo atto che l'onorevole ministro ha fatto propria la nostra proposta

e farà premure presso il Ministero del tesoro, e non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Geraci?

GERACI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Mazzali?

MAZZALI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione 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 ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno concernenti l'attività del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge: (V. stampato n. 1064).

(Sono approvati tutti i capitoli, da 1 a 5 sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 9.708.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (parte ordinaria), lire 9.708.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

da autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge: (V. stampato n. 1064).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni, si indenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

Titolo I. *Parte ordinaria*. — Entrate, lire 52.736.650.000.

Spese, lire 58.589.995.000.

Differenza, lire — 5.853.345.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Entrate, lire 5.853.345.000.

Spese, nulla.

Differenza, lire + 5.853.345.000.

Titolo III. *Partite di giro*. — Entrate, nulla.

Spese, nulla.

Riassunto generale. — Entrate effettive ordinarie e straordinarie, lire 58.589.995.000.

Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 58.589.995.000.

Differenza, nulla.

PRESIDENTE. Sono così approvati gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e telegrafi.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa della Azienda di Stato per i servizi telefonici, per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge: (V. stampato n. 1064).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

Riassunto delle entrate e delle spese. —

Titolo I. *Parte ordinaria*. — Entrate, lire 8.658.775.000.

Spese, lire 8.658.775.000.

Differenza, nulla.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Entrate, lire 12.362.700.

Spese, lire 12.362.700.

Differenza, nulla.

Riassunto generale. — Entrate ordinarie e straordinarie, lire 8.671.137.700.

Spese ordinarie e straordinarie, lire 8.671.137.700.

Differenza, nulla.

PRESIDENTE. Sono così approvati gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario 1950-51.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FABRIANI, *Segretario*, legge;

« L'amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ai termini del regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge. (Appendice n. 1) ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« L'amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge. (Appendice n. 2) ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Passiamo agli ordini del giorno concernenti l'attività del Ministero della marina mercantile.

Se ne dia lettura.

FABRIANI, Segretario, legge:

« La Camera,

considerato che è necessario potenziare ulteriormente la nostra marina mercantile, sia per quanto riguarda il tonnellaggio, sia soprattutto per quanto riguarda i tipi e le caratteristiche delle navi, che devono essere di qualità, atte a tener fronte alla concorrenza internazionale e ad affermare la nostra marina nei traffici non solo nazionali, ma anche in quelli mondiali;

considerato che è necessario un programma di costruzioni navali poliennale, almeno decennale, ispirato ad ampie vedute;

considerato altresì che è necessario rivedere i criteri per il risarcimento dei danni di guerra all'armamento nazionale;

considerato che i servizi della pesca devono essere unificati e che è necessario reprimere la pesca di frodo;

considerato infine che urge rendere una buona volta giustizia ai pensionati marittimi che ricevono pensioni irrisorie;

mentre esprime vivo compiacimento per il varo dei transatlantici *Giulio Cesare* ed *Australia*,

fa voti

che il Governo ispiri a queste direttive la sua opera ».

LIGUORI

« 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 pescherecce, 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 poggiare 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 dopoguerra, 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 conservazione delle quantità non assorbite a prezzo equo dal consumo;

l) 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 agli 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

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

marina mercantile, che sovraintenda 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 lance 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 della B alla C 1 ed abolendo sul pesce l'imposta generale sull'entrata ed i dazi *ad valorem*;

9°) la nuova disciplina dei mercati di prodotti ittici, riducendo trattenute e bal-

zelli, 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 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 ».

COLASANTO, LEONE, NOTARIANNI, AMATUCCI, NUMEROSÒ, CHATRIAN, RAPPELLI, BONTADE MARGHERITA, CACCURI, SALVATORE, FIRRAO, SEMERARO GABRIELE, COPPA, LEONETTI, GATTO, DE PALMA, CAPPUGI, PALLENZONA, CASERTA, REPOSSI, TROISI, ROCCO, SCIAUDONE, RICCIARDI, MORELLI, ROSELLI, STORCHI, RICCIO, LIGUORI, LATANZA, DE MICHELE, GUERRIERI FILIPPO, MORO ALDO.

« La Camera,

considerata 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;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

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

CAPALOZZA, RICCI, PINO.

« La Camera considera necessario ed urgente che, da parte del Governo, si predisponga un nuovo programma di costruzioni navali, e di trasformazioni del naviglio esistente, e ciò al fine di incrementare la marina e migliorarne le unità.

Considerato che la « Garibaldi » ha avuto ingentissimi danni, indipendenti da quelli bellici e contro la sua volontà, e che ha un carattere di larga mutualità e di assenza di qualsiasi fine speculativo, la Camera afferma che nel programma suddetto devono essere incluse disposizioni, che permettano alla « Garibaldi » di approntare alla navigazione la sua motonave *Agostino Bertani*, senza onere da parte della « Garibaldi » stessa.

La Camera, inoltre, invita il Governo a prendere i dovuti provvedimenti, affinché ai marittimi pescatori sia assicurato il trattamento di pensione e l'assicurazione contro le malattie e gli infortuni.

La Camera, infine, invita il Governo a rendere operanti gli accordi sindacali del luglio scorso tra armatori e gente di mare, accordi firmati dall'allora ministro della Marina mercantile, onorevole Saragat, e secondo i quali le pensioni marinare sono state provvisoriamente migliorate di due volte in tutto il loro complesso, compreso il caropane, come da impegno scritto firmato per conto dello stesso ministro Saragat dal suo Capo di Gabinetto ».

GIULIETTI.

« La Camera,

considerata la grave crisi che travaglia attualmente l'armamento minore, che tanti preziosi servizi ha reso all'economia del paese durante il conflitto e nell'immediato dopoguerra;

ritenuta la necessità di rimuovere rapidamente le cause di carattere permanente e transitorio che determinando tale crisi con gravissimo disagio dei 20.000 marittimi impiegati nel traffico di piccolo cabotaggio,

invita il Governo

ad assumere tutti i necessari provvedimenti ed in particolare:

1º) a favorire la riduzione del tonnello globale attualmente esistente allo scopo di adeguarlo alle reali possibilità di impiego offerte dalla situazione generale dei traffici marittimi; e ciò mediante compenso forfettario da corrispondersi per ogni tonnello di navi-

glio antiquato demolito, o di contributi speciali da concedersi ai piccoli armatori che, individualmente o in consorzio fra di loro, provvedano alla demolizione di naviglio antiquato per ricostruire navi moderne di tonnello più elevato;

2º) ad intervenire perchè settori tradizionalmente riservati al traffico di piccolo cabotaggio e nei quali questo può ancora svolgersi con carattere di funzionalità ed economicità, non gli siano invece artificiosamente sottratti per essere affidati a mezzi di trasporto per loro natura destinati o destinabili ad altri impieghi ».

GIACI.

« 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 ».

MAZZA.

« La Camera,

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

invita il Governo:

1º) a garantire la libertà sindacale dei lavoratori, mettendo tutte le organizzazioni in pari condizioni rispetto alla gestione della Cassa centrale integrazione guadagni ed ai contributi che si versano all'Istituto nazionale assicurazioni malattie;

2º) 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;

3º) 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 di tali lavori, che devono necessariamente esplicarsi dai lavoratori riuniti nei suddetti enti economici;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

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 impulazioni 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, D'AMBROSIO, ROCCO, LEONETTI, TROISI, CHATRIAN, TITOMANLIO VITTORIA, RAPELLI, NOTARIANI, PALLENZONA.

« La Camera,

considerata la importanza del porto di Olbia come capolinea del servizio quotidiano di collegamento con l'Italia peninsulare,

considerato altresì che il movimento passeggeri e merci da e per la Sardegna tende continuamente a svilupparsi,

ritenuto che l'attuale molo di attracco dell'Isola Bianca non risponde né alle presenti condizioni del traffico, né ai suoi prevedibili sviluppi futuri,

e ritenuto che, per la dignità della Sardegna, questa ha diritto ad avere una stazione marittima moderna e ben attrezzata, accogliente per i passeggeri che vengono dalla penisola,

invita il Governo a definire favorevolmente e con sollecitudine il problema della costruzione della nuova stazione marittima nel porto interno di Olbia e ad assegnare già nel presente esercizio i necessari stanziamenti per l'inizio dei lavori ».

POLANO, LACONI.

PRESIDENTE. L'ultimo ordine del giorno testé letto è stato presentato dopo la chiusura della discussione generale.

Poiché gli onorevoli Giulietti, Giavi e Mazza non sono presenti, si intende che abbiano ritirato i loro ordini del giorno.

Qual'è il parere del Governo sugli altri ordini del giorno ?

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Liguori chiede cose che sono state in fondo il succo del mio discorso a chiusura del bilancio della marina mercan-

tile. Quindi non posso che dichiarargli che accetto integralmente il suo ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

Il primo ordine del giorno dell'onorevole Colasanto sfiora una infinità di problemi, parte dei quali sono di competenza di altri Ministeri. In ogni modo, soprattutto per ciò che l'onorevole Colasanto prospetta circa la necessità di riorganizzare e riordinare tutti i servizi della pesca, accetto il suo ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

Quanto al secondo ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto e relativo al lavoro portuale, posso rispondere che noi ci preoccupiamo sempre di intervenire tutte le volte che si trovi minacciata la libertà sindacale. Fortunatamente, però, pochi sono i casi in cui si siano determinate intolleranze in questo settore. Ella sa che l'ordinamento del lavoro portuale può essere oggetto di revisione nei dettagli, ma sa anche che la sua organizzazione sostanziale attuale deve restare, perché essa risponde alle esigenze essenziali del lavoro portuale stesso. Le compagnie di massima non assumono mai il carattere di imprese; nulla impedisce che esse lo facciano, però, in concorrenza con le altre imprese riconosciute.

Quanto all'ultima parte dell'ordine del giorno, che si riferisce specificamente all'Ente autonomo del porto di Napoli, l'onorevole Colasanto sa che vi è una proposta per la costituzione del consorzio. Tale proposta è stata presa in considerazione dal Ministero, e da tempo — non posso dire immemorabile, dato che solo da pochi mesi ho assunto la direzione di questo dicastero, ma da almeno tre mesi — si attende che la camera di commercio di Napoli faccia conoscere il suo ultimo pensiero al riguardo per potere avviare a risoluzione il problema. Perciò sarà bene che la sua raccomandazione sia rivolta anche alla camera di commercio di Napoli. Non ho nulla in contrario ad accettare, a titolo di raccomandazione, questo ordine del giorno per quanto attiene alla necessità di disciplinare e coordinare il lavoro portuale.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Capalozza, come l'onorevole presentatore sa, il nostro Ministero si è sempre preoccupato di incoraggiare, potenziare e sovvenzionare — beninteso, nei limiti delle disponibilità — le organizzazioni cooperativistiche dei pescatori, tanto più che siamo persuasi che la sorte dell'industria della pesca sia anche strettamente legata allo sviluppo dell'organizzazione cooperativistica dei piccoli pescatori.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Quanto alla gestione diretta, da parte delle cooperative dei pescatori, dei mercati all'ingrosso del pesce, ella non ignora che questo problema è oggetto di studio da qualche tempo ed è stato particolarmente segnalato alla Commissione per la pesca, che è presieduta dal sottosegretario onorevole Tamberoni. Quindi accetto anche quest'ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

All'onorevole Polano ho risposto ampiamente durante il mio discorso. Egli sa che il nostro Ministero si preoccupa moltissimo delle comunicazioni tra il continente e la Sardegna ed è proprio di questi giorni la comunicazione ufficiale circa il ripristino del servizio Civitavecchia-Cagliari.

Quanto alla stazione marittima di Olbia, mi rimetto a quello che ho già detto nel mio discorso. Posso quindi accettare come raccomandazione il suo ordine del giorno, che rientra nelle linee già tracciate.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, li mantengono.

Onorevole Liguori?

LIGUORI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole Colasanto non è presente; s'intende che abbia ritirato i suoi ordini del giorno.

Onorevole Capalozza?

CAPALOZZA. Prendo atto dell'accettazione come raccomandazione e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Polano?

POLANO. Prendo atto dell'accettazione come raccomandazione e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno concernenti l'attività del Ministero della marina mercantile.

Si dia lettura dei capitoli dello statò di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, Segretario, legge: (V. stampato n. 1220).

(Sono approvati tutti i capitoli, da 1 a 68, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, Segretario, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. — *Spese effettive.* — Spese generali, lire 508.700.000.

Debito vitalizio, lire 325.550.000.

Spese per la Marina mercantile, lire 35.760.000.

Spese per le Capitanerie di porto, lire 498.830.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 4.072.500.000.

Spese per la pesca, lire 6.000.000.

Spese diverse, lire 6.000.000.

Spese diverse, lire 1.000.000.

Totale del Titolo I - Parte ordinaria, lire 5.448.340.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria II. *Spese effettive.* — Spese diverse, lire 83.777.000.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 83.777.000.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — Finanziamenti, nulla.

Totale della Categoria II - Movimento di capitali, nulla.

Totale del Titolo II - Parte straordinaria, lire 83.777.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 5.532.117.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria),* lire 5.532.117.000.

Categoria II. *Movimento di capitali* nulla.

Totale generale, lire 5.532.117.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51.

Si dia lettura dei capitoli degli statì di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, Segretario, legge: (V. stampato n. 1220).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa del bilancio speciali degli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario 1950-51, che, se

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

Entrata, lire 15.001.000.

Spesa, lire 15.001.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati gli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario 1950-51.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzata per l'esercizio finanziario 1950-51 la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Presentazione di disegni di legge.

PETRILLI, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare per la presentazione di due disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRILLI, *Ministro senza portafoglio*. Mi onoro presentare i disegni di legge:

« Modalità di pagamento per la erogazione delle spese da effettuare in applicazione del piano E. R. P. per l'agricoltura e dei contributi previsti dal decreto legislativo presidenziale 1° luglio 1946, n. 31 ».

« Concessione di una nuova anticipazione di 2.600.000.000 di lire all'Azienda carboni italiani ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Sostituzione di un Commissario.

PRESIDENTE. Comunico che, avendo l'onorevole Costa chiesto di essere esonerato dall'incarico di far parte della Commissione nominata mercoledì scorso a norma dell'articolo 74, ho chiamato a sostituirlo l'onorevole Amadei.

Comunico altresì che la Commissione stessa è convocata, per la sua costituzione e l'inizio dei lavori, alle ore 10 di domani.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1950-51. (1237).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1950-51.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Colitto. Ne ha facoltà.

COLITTO. Onorevoli colleghi, l'intervento da parte mia nella discussione è dettato non dal desiderio di muovere critiche, ma soltanto dal bisogno, vivamente sentito, di avere dal ministro dei lavori pubblici, di cui ammiro l'intelletto e lo zelo, opportuni chiarimenti in merito ad alcuni dubbi che sono nel mio animo affiorati all'esame dello stato di previsione della spesa, del quale ci stiamo occupando, i cui 366 capitoli riassumono l'attività che il Governo intende svolgere in questo che è certamente uno dei più importanti settori della pubblica amministrazione, e che non sono svaniti alla lettura della lucida relazione dell'onorevole Garlato.

La parola del ministro gioverà molto, eliminando tali dubbi, all'orientamento sia dei singoli che delle pubbliche amministrazioni, specie di quelle dei piccoli comuni, che, arrampicati sui monti, spesso non sanno quale via battere per la soluzione di problemi, che da anni, molto sovente da lustri, li angustiano.

Mi pongo, anzitutto, nel settore delle opere che la furia della guerra danneggiò o distrusse e che occorre, quindi, riparare o ricostruire. Con l'articolo 26 della legge 26 ottobre 1940,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

n. 1543, lo Stato pose a suo carico la ricostruzione dei beni degli enti pubblici locali, delle istituzioni di beneficenza, nonché delle chiese parrocchiali e assimilate. Vuole ora lo Stato — ecco la mia prima domanda — completare tale ricostruzione? La domanda è necessaria, perchè, ad esempio, nel mio Molise sono ancora da ricostruire 250 opere d'arte sulle strade provinciali ed anche su corsi d'acqua importanti, come il Volturno ed il Trigno, per cui alcuni tratti stradali provinciali importanti sono ancora interrotti e inidonei al transito. Questo è poi su molti altri tronchi del tutto precario, date le poco rassicuranti condizioni statiche delle passerelle provvisorie, costruite con materiale di occasione in quasi tutta la rete stradale provinciale, specie dell'alto Volturno e della valle del Trigno, durante il periodo dell'A. M. G.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CHIOSTERGI.

COLITTO. Sono ancora, sempre nel Molise, da riparare numerose traverse interne agli abitati; sono da ricostruire oltre 50 vani di case cantoniere e molti tratti di muri di sostegno e di controriva; ed occorre provvedere alla remissione delle notevoli degradazioni prodotte dalla guerra, delle massicciate stradali (le tengono ancora, e sono passati tanti anni, sconvolte), per le quali occorrono — a quanto mi si assicura — almeno 2 miliardi.

E così sono ancora da riparare chiese, acquedotti, scuole, cimiteri. In alcuni comuni (sembra strano, ma è così) ancora le macerie ingombrano piazze e vie, testimoniando in maniera macroscopicamente evidente, a chi, passando, le osserva, l'abbandono, in cui purtroppo tali comuni sono stati lasciati. Si vuole davvero provvedere?

Se si vuole provvedere, non si comprende come mai lo stato di previsione indichi per il provveditorato alle opere pubbliche della Campania e del Molise (capitolo 268) un impegno di spesa di 1 solo miliardo e 800 milioni, cioè a dire un impegno inferiore di 1 miliardo a quello dell'esercizio precedente, cioè a dire un impegno — per la Campania ed il Molise — inferiore a quello che occorrerebbe per il solo ripristino stradale del Molise.

Non solo. Ma io sono a conoscenza che nell'esercizio 1950-51 non sono stati per nulla messi in programma lavori di riparazione di danni bellici alla viabilità minore!... Il Molise ha appreso con il più vivo stupore la incredibile notizia e non può fare a meno

di levare, a mio mezzo, in questa Assemblea la più ferma e solenne protesta.

Il ministro avrà la bontà di fornirmi qualche chiarimento in proposito. Forse non sarebbe inopportuno dare ai provveditori alle opere pubbliche istruzioni affinché il riparto delle assegnazioni fra i singoli uffici abbia luogo proporzionando, sì, la minore assegnazione alla ripartizione degli anni precedenti, ma tenendo conto della effettiva attività che essi debbono ancora svolgere. Solo in tal modo il Molise, per esempio, potrà utilizzare una somma, mai congrua, ma nemmeno del tutto irrisoria.

Non si dispiaccia il ministro se inoltre mi permetto di far rilevare che gli uffici centrali non si muovono con quella speditezza che dovrebbe essere imposta dai bisogni non differibili di tanti disoccupati, che attendono l'esecuzione di pubblici lavori per portare il pane nelle loro case. Nel programma dell'esercizio in corso vennero, ad esempio, assegnati alla provincia di Campobasso 230 milioni per lavori di riparazione di danni bellici alla viabilità minore, a pagamento differito. Per le conseguenti disposizioni da adottarsi da parte dell'amministrazione provinciale il Ministero dei lavori pubblici avrebbe dovuto far conoscere se per tali lavori si sarebbe avvalso della facoltà, di cui al decreto-legge 24 marzo 1948, n. 435, il cui termine venne prorogato al 30 giugno 1950, come è noto, con la legge 29 luglio 1949, n. 502, delegando quell'amministrazione per la progettazione, direzione, sorveglianza e contabilizzazione di tutti o di parte dei lavori di riparazione di danni bellici alla viabilità minore, da eseguirsi nella provincia con il citato fondo, come per il passato.

E così ebbero a scadere diversi trimestri dell'esercizio finanziario senza che fossero redatti i progetti per i quattro lotti di riparazione di danni bellici per l'importo complessivo dei 230 milioni, assegnati per detta provincia nel programma del primo semestre dell'esercizio in corso, per l'esecuzione dei lavori con il sistema del pagamento differito!... Neppure oggi, d'altra parte, siamo sicuri che saranno appaltati, dato il sistema di pagamento.

Per cancellare le tracce, che ancora esistono, e imponenti, della guerra, occorre inoltre costruire nuove case per i rimasti senza tetto. Vi sono nel Molise comuni nei quali, pure a distanza di anni dalla fine della guerra, non ancora ritornano numerose famiglie, che vivono sfollate in altri centri per mancanza appunto di case di abitazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Tre anni fa il ministro Tupini con i suoi occhi giudicò che, per esempio, in Isernia urgevano almeno altri 400 alloggi per sinistrati, e formalmente per il Governo assunse l'impegno di provvedere. L'impegno, però, non è stato mantenuto. Ora i senza tetto non possono ulteriormente attendere. Hanno bruciato tutte le tappe della pazienza e del sacrificio. Fanno essi appello, a mio mezzo, al senso di umanità, di comprensione, di carità fraterna degli organi competenti a provvedere.

Ed occorre altresì aiutare i privati a ricostruirsi le case che la guerra loro improvvisamente distrusse. Non pare, però, che lo Stato intenda dare tale aiuto. Dallo stato di previsione, che stiamo esaminando, risulta, infatti, che gli stanziamenti previsti per i contributi diretti in capitale, di cui al decreto-legge 10 aprile 1947, n. 261, ed alla legge 25 giugno 1949, n. 409, invece di essere aumentati, come sarebbe stato logico dopo l'emanazione di una legge più vasta, quale quella del giugno 1949, sono stati notevolmente decurtati di ben 8 miliardi, per modo che essi sono oggi ridotti a soli 15 miliardi.

Gli stanziamenti, inoltre, previsti per i contributi trentennali sono stati fissati in 900 milioni, somma notevolmente inferiore al miliardo e 200 milioni che lo stesso ministro dei lavori pubblici aveva riconosciuto indispensabile. Eppure quest'anno, ripeto, lo stanziamento avrebbe dovuto essere raddoppiato rispetto a tale ultima cifra, poiché anno per anno occorrerà pagare non solo la prima rata dei lavori eseguiti nel corso di esso ma anche le rate corrispondenti ai lavori eseguiti negli anni precedenti.

Ciò appare tanto più grave, quando si pensi che tali decurtazioni sono state fatte proprio nell'anno finanziario che, secondo la legge n. 409, dovrebbe dare un effettivo incremento alla ricostruzione edilizia, che, a cinque anni dalla fine della guerra, dei 2 milioni e 600 mila vani distrutti dalla stessa, solo una minima parte, certamente inferiore al 10 per cento, è stata ricostruita; contemporaneamente sono stati diminuiti di ben 10 miliardi gli stanziamenti previsti dallo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il pagamento degli acconti sui danni ai beni mobili di abitazioni.

Non si dica che il Governo non ha a disposizione i fondi necessari al fine. Proprio in questi giorni è stato annunciato un provvedimento legislativo a favore delle nuove costruzioni edilizie, che prevedrebbe una spesa di 40 miliardi. Ora è per me strano che

si trascurino i diritti legittimi dei sinistrati di guerra per finanziare, invece, nuove costruzioni, dietro le quali si cela, ma non troppo, l'interesse degli istituti bancari, attraverso i quali dovranno avvenire i mutui, e dei gruppi finanziari, che ritengono di potersi accaparrare i relativi lavori.

Quanto affermo riguarda il bilancio in genere, perché, per la verità, mi piace dare atto al ministro che nel Molise i fondi per i contributi diretti e per il resto sono stati sufficientemente adeguati alle necessità del luogo.

Grandi aiuti i sinistrati, specie i poveri, ricevevano dall'U. N. R. R. A.-Casas, che provvedeva, fra l'altro, a calmierare i materiali edilizi procedendo ad acquisti su larga scala...

MATTEUCCI. Ci pensa l'I. F. I.-Fiat!

COLITTO. ...e, perequando il costo dei materiali stessi nelle diverse zone del distretto, grazie alla disponibilità di mezzi di trasporto e di carburanti, a fornire a prezzo di costo (normalmente del 15-20 per cento più basso di quello del mercato libero), i materiali ai sinistrati, senza interesse; a dare assistenza tecnica ed amministrativa ai sinistrati, in materia di contributi per riparazioni e ricostruzioni edilizie; ad anticipare capitali in conto contributo per pagamento della mano d'opera senza corresponsione di interessi, ecc. Ma, d'improvviso, a partire dal 9 luglio scorso, l'U. N. R. R. A.-Casas chiuse i battenti. Ne seguirono una paralisi generale dei lavori di riparazione e costruzione in corso, nel cuore della stagione lavorativa, ed una battuta di arresto nell'espletamento delle pratiche intese a conseguire la concessione di contributi proprio in concomitanza con l'emanazione della legge Tupini sulle ricostruzioni edilizie (20 giugno 1949, numero 409). Tutto ciò, ora, mi si è detto, è stato determinato dal fatto che i competenti uffici statali non avrebbero effettuato con la necessaria sollecitudine a favore dell'U. N. R. R. A. i rimborsi, cui questa avrebbe avuto diritto.

Resteranno le cose in tale penosa situazione? Dalla stampa ho appreso che il Ministero ha risposto negativamente. Avrebbe esso nell'aprile scorso dato assicurazione che tutti i lavori in corso saranno completati con la stessa procedura seguita sin qui, avendo disposto per i necessari finanziamenti, e che, per le costruzioni ancora necessarie, studierà particolarmente il grave problema per risolverlo nel migliore dei modi e non far mancare ai danneggiati dalla guerra, specie nei piccoli paesi, il contributo e l'assistenza di cui essi hanno tanto bisogno.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Sarei molto grato all'onorevole ministro, se si compiacesse di dare più precise notizie e in merito a tali finanziamenti e in merito al risultato degli studi da lui predisposti.

Ancora un chiarimento invoco. Siamo sempre nelle zone dove la guerra passò, seminando dolori e lutti, e precisamente nella zona della battaglia di Cassino. Con decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 628, fu autorizzata la spesa di 10 miliardi di lire per la esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti, ricadenti nei comuni compresi in tale zona. Opere straordinarie ed urgenti... Ma che idea si ha della urgenza e della straordinarietà di un'opera? Nei quattro comuni del Molise (Venafro, Pozzilli, Filignano, Conca Casale), compresi nella detta zona, non solo non è stata iniziata ancora alcuna opera, ma non si sa neppure quali opere saranno eseguite. Voci, promesse, assicurazioni... Ma poi riprende il suo incontrastato imperio un'aria di snervante quietismo che finisce col soffocare. È vero che le opere da eseguire con decreto 5942-A del ministro dei lavori pubblici in data 21 luglio 1949 sono state date in concessione all'ente per la ricostruzione del cassinate (E. R. I. C. A. S.) e che tale decreto è stato registrato alla Corte dei conti l'11 ottobre 1949? Se questo è vero che cosa si attende per dare inizio ai lavori? Ma che dico? Che cosa si attende per determinare almeno quali sono i lavori da eseguire?

Passiamo al settore delle opere stradali.

Come ebbe giustamente a rilevare nella sua lucida relazione al Senato sul bilancio in discussione il senatore Corbellini, la conformazione orografica e le condizioni economiche del paese hanno influito a dare alle comunicazioni stradali e ferroviarie un loro aspetto particolare. La grande e fitta rete della pianura padana, scendendo verso il Mezzogiorno, si assottiglia come a imbuto, fino ad assumere un aspetto quasi filiforme, restringendosi sulle direttrici costiere della Puglia e della Calabria, che sono collegate tra i due versanti da pochi attraversamenti di fondo valle seguendo itinerari obbligatori tanto per le strade che per le ferrovie.

È perciò che il problema del potenziamento delle possibilità agricole e industriali, specialmente nell'Italia meridionale ed insulare, deve in primo luogo venire impostato in relazione ad uno sviluppo organico delle comunicazioni terrestri, armonicamente fra loro integrate per evitare duplicati e false spese.

Il Governo sa bene che con la legge 27 giugno 1869, n. 5147, relativa alla costruzione

di strade nazionali e provinciali nelle province meridionali continentali, fu stabilito che sarebbero state intraprese e compiute in dette province un certo numero di strade nazionali e provinciali che, per la spesa di costruzione esso divise in tre serie: strade da costruirsi per cura dello Stato, il costo delle quali sarebbe stato per tre quarti a carico dello Stato e per un quarto a carico delle province; strade da costruirsi per cura dello Stato, il costo delle quali sarebbe stato a carico per metà dello Stato e per metà delle province; strade da costruirsi per cura e a spese delle province col sussidio dello Stato in ragione di un terzo della spesa e con la contribuzione dei comuni interessati.

Con successiva legge 30 maggio 1875, n. 2521, per facilitare l'attuazione della precedente si stabilì che sarebbero state intraprese o compiute con i benefici della legge del 1869 sessantadue strade provinciali, che vennero pure divise in tre serie. Molte di queste strade sono state costruite, altre no, altre solo in parte. Nel Molise, ad esempio, sono state costruite interamente, a cura diretta del Ministero dei lavori pubblici, le strade n. 1 (Sangrino), n. 13 (Frentana), n. 14 (Campana), n. 15 (Trignina) e 41 (Garibaldi). Debbono essere ancora completate le strade 39 (Centocelle) e 40 (Adriatica) per uno sviluppo complessivo di chilometri 17,4 e per una spesa di circa 300 milioni.

Con la legge 23 luglio 1881, n. 333, furono, poi, dichiarate di pubblica utilità ed obbligatorie altre strade provinciali e si stabilì che sarebbero state costruite a cura dello Stato, restando metà della spesa effettiva a carico dello Stato e metà a carico delle province. In applicazione di tale legge sono state interamente costruite alcune strade e molte altre debbono essere costruite. Sono state costruite nel Molise, sempre a cura diretta del Ministero dei lavori pubblici, la 34 (Beneventana) e la 79 (Maglianica). Restano da costruire le seguenti: n. 33, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77 e 78, il tutto per uno sviluppo complessivo di chilometri 153,6.

STUANI. Poi bisogna mantenere quelle che vi sono.

COLITTO. Ancora. Con l'articolo 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255, recante provvedimenti a favore della Calabria, fu stabilito che la spesa occorrente per la costruzione di alcune strade obbligatorie già iniziate, quella per la costruzione di alcune strade occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni o le frazioni isolate, e quella per la costruzione di altre strade di accesso

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

alle stazioni sarebbe stata ripartita in ragione di tre quarti a carico dello Stato e un quarto a carico delle province.

Tale norma venne estesa con l'articolo 2 del decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, alle altre province meridionali continentali con la variante che tre quarti della spesa sarebbe rimasta a carico dello Stato e un quarto a carico delle province interessate. Numerose strade a seguito di ciò furono ammesse ai benefici concessi con tale decreto; ma non molte ne furono costruite. Anche nel Molise sono ancora da costruire 27 strade comunali per uno sviluppo di chilometri 100,66, alcune di allacciamento di comuni e frazioni isolate alla rete stradale, altre di accesso alle stazioni ferroviarie, e altre di completamento di strade comunali obbligatorie, che furono appunto ammesse, con decreti ministeriali che vanno dal 1919 al 1942, ai benefici concessi con il decreto del 1918.

Desidero ancora qui ricordare che con legge 13 luglio 1910, n. 465, le province di Campobasso, Chieti e Salerno (cui furono aggiunte quelle di Aquila, Avellino, Benevento e Caserta con legge 21 luglio 1911, n. 801) furono ammesse a corrispondere le somme dovute al tesoro per contributi nelle spese di opere stradali in 50 anni, senza interesse.

Vi sono, dunque, strade non ancora costruite, che pure vennero riconosciute necessarie molti anni fa. Nel Molise vi sono comuni come Concacasale e frazioni, Vallecupa e Roccapipirozzi, non ancora allacciati alla rete stradale! Questo è problema di dignità nazionale e di eguaglianza fra gli italiani...

Che s'intende ora fare? L'articolo 1° della legge 3 agosto 1949, n. 549, contenente provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali, dispone che gli enti locali dell'Italia meridionale ed insulare possono chiedere, in sostituzione delle norme di detta legge, l'applicazione delle disposizioni legislative particolari per tali regioni, che attribuiscono un trattamento di maggior favore anche se ne è cessata l'applicazione, per essersi esauriti gli stanziamenti relativi. E termina così: « A questo fine negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, successivi all'esercizio finanziario 1949-50, sarà provveduto ai rispettivi stanziamenti ».

E spesso il Ministero benevolmente richiama l'attenzione dei comuni e delle province sulla possibilità di avvalersi di tali leggi particolari più favorevoli. Anche di recente,

per la costruzione di una strada, a seguito di una mia interrogazione, il Ministero ha consigliato l'applicazione della legge 30 giugno 1918, n. 1019. Ma, o io ho letto male, onorevole sottosegretario, o debbo dire che in un modo si parla, e in un altro modo si opera.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vi sono quasi 5 miliardi disponibili.

COLITTO. Io, nello stato di previsione della spesa per il 1950-51, trovo stanziati 32 milioni.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ripeto che si tratta di circa 5 miliardi: articolo 2, numero 8 della legge del bilancio.

COLITTO. Io trovo, al capitolo 165, intitolato « opere stradali, costruzioni a cura dello Stato, concorsi e sussidi », indicata la previsione della spesa in lire 32.708.474; mentre per il solo Molise, in conseguenza delle citate leggi, occorrerebbero non meno di 4 miliardi e, quindi, uno stanziamento annuo di non meno di 400 milioni, volendosi espletare il programma in un solo decennio. A mio avviso, quindi, sembra che lo stanziamento non esista. Le leggi richiamate dall'articolo 1 della legge Tupini non sono perciò, per me, operanti. Se il ministro mi dirà che ho visto male, che vi è un altro capitolo, che non sono riuscito a identificare, io lo ringrazierò con il cuore alla mano, perchè potrò dire ai comuni tutti del nostro Molise che vi sono stanziamenti a iosa per poter chiedere l'applicazione non della legge Tupini, ma delle leggi più favorevoli precedenti, dalla legge Tupini richiamate.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È sufficiente che ella legga l'articolo 2 della legge del bilancio.

COLITTO. Lo leggerò. Nell'attuale bilancio sono stati stanziati fondi, mi si dice, sufficienti per la costruzione di 5.000 chilometri di strada.

Io mi auguro che si vorrà, in primo luogo, finanziare la costruzione di strade di piccolo traffico, le quali assolvono funzioni di altissima utilità sociale.

Verrà, poi, la Cassa per il Mezzogiorno e farà, con l'aiuto di Dio, il resto.

Non si conosce ancora, nei suoi particolari esecutivi, il programma tecnico dei nuovi lavori da eseguire nel settore della viabilità minore (strade comunali e provinciali), preannunziato dal Governo nel piano decennale; ma si sa che saranno destinati a questo scopo 100 miliardi (ho letto un pregevole articolo del sottosegretario, che mi auguro diventi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

concreta e palpitante realtà) ripartiti in dieci annualità, di cui l'83,5 per cento destinati all'Italia meridionale e insulare, che vanno in aggiunta ai 14 miliardi e 200 milioni, che verranno impiegati nel 1950-51 in applicazione della legge sul finanziamento di opere pubbliche eseguite da parte di enti locali. Qualche cosa, quindi, dovrà pur farsi. Speriamo che si faccia molto.

Poiché mi sto occupando delle strade, desidero rilevare che è stato cancellato lo stanziamento di 10 milioni di lire previsto per l'esercizio 1949-50 sotto il capitolo 165, intitolato « Completamento e sistemazione di strade costruite dall'autorità militare — Indennità di espropriazione ».

Si legge in nota che lo stanziamento viene eliminato per cessazione dell'onere. Il ministro ha detto al Senato che si stava facendo, in materia di strade costruite dalle autorità militari alleate, una specie di censimento.

Ora io penso che non si sarebbe dovuto cancellare il capitolo, prima che si fosse arrivati al completamento del censimento. La verità è, però, che, se è esatto quello che risulta dalla risposta ad altra mia interrogazione, il censimento non è ancora da fare, ma è stato fatto.

Gli eserciti alleati avrebbero costruito in Italia 36 strade per una lunghezza di complessivi 80 chilometri.

Nessuna di esse deve essere conservata agli effetti militari, ed è stata anche stabilita la convenienza di destinare agli usi civili 34 di esse, per complessivi chilometri 79. Fra queste è compresa una strada che unisce il comune di Filignano a quello di Montaquila, in provincia di Campobasso. Avendo io ora chiesto al ministro dei lavori pubblici quali provvedimenti intendeva adottare per mantenere nella sua efficienza tale strada, che va diventando sempre più intrafficabile, mi son sentito rispondere che lo Stato non può intervenire, e che le arterie di cui trattasi possono essere prese in consegna solo dagli enti locali, che siano disposti a riceverle nello stato in cui si trovano e ad effettuare a proprie spese i lavori di sistemazione relativi e la successiva manutenzione, nonché le espropriazioni del caso.

La risposta alla mia interrogazione conclude così: « Per i lavori di sistemazione e di straordinaria manutenzione i comuni potranno chiedere, previa classifica delle strade, la concessione dei sussidi previsti dall'articolo 321 della legge sui lavori pubblici del 1865 ».

L'articolo 321 della legge del 1865 dispone che, « nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici è stanziata annualmente una somma destinata a sussidiare i comuni ed i consorzi per la esecuzione delle opere pubbliche che stanno a loro carico ».

È evidente che il ministro dei lavori pubblici, nel dare questa risposta, vuole — me lo si consenta — prendere in giro le amministrazioni comunali di Filignano e di Montaquila, perché in bilancio non sono riuscito a trovare il relativo stanziamento, che, peraltro, data la dizione dell'articolo e la possibilità di avvalersi dello stesso, dovrebbe essere rilevante. Anche qui io sarei molto lieto se l'onorevole ministro mi dicesse a quale capitolo del bilancio questi comuni, cui si è dato il consiglio di ricorrere all'articolo 321 della legge del 1865, dovrebbero volgere il loro sguardo, attento e desideroso di veder concretate in realtà le opere di cui da anni attendono la realizzazione.

Fermiamoci ora un momento nel settore delle opere igieniche e sanitarie (acquedotti, fognature, cimiteri) e dell'edilizia scolastica. Il senatore Corbellini, nei giorni scorsi, ha informato il Senato che le richieste di finanziamento per opere igieniche e sanitarie sono state 8.451 per 187 miliardi. Ciò prova quanto sia sentito il bisogno di tali opere. E così sono state presentate 5.472 domande di costruzione di edifici scolastici per circa 118 miliardi. Non deve meravigliare tale somma di richieste, se è vero che mancano in Italia 41.281 aule. Pochissime domande, però, che io sappia, sono state soddisfatte nell'uno e nell'altro settore. Le amministrazioni comunali, nel miraggio — *absit iniuria verbis* — della legge Tupini, si sono affannate a far redigere progetti, a presentare domande di mutui, spendendo somme spesso rilevanti; ma all'euforia del primo momento han fatto seguito, nella più parte dei casi, nient'altro che delusioni, le quali hanno posto le amministrazioni in situazione (mi creda l'onorevole ministro!) di insostenibile disagio.

Con una uniformità sconcertante, il ministro risponde alle mie molteplici interrogazioni che non si è potuto includere questa o quell'opera fra quelle ammesse a contributo, data la limitatezza delle assegnazioni in confronto alle numerosissime richieste pervenute, e data la evidente necessità di impiegare i fondi in opere più urgenti e più indispensabili. Non manca, peraltro, la generica assicurazione che le richieste saranno tenute presenti nel nuovo programma, nel quale però saranno — ben s'intende — com-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

prese limitatamente alle disponibilità finanziarie, e in relazione al grado di urgenza e di necessità delle altre domande.

GARLATO, *Relatore*. Anche se il ministro non lo dicesse, dovrebbe essere così.

COLITTO. Lo so. Le richieste sono molte e le assegnazioni limitate. (*Interruzione del deputato Stuani*). Indubbiamente le richieste devono essere graduate e vanno accolte prima le più urgenti e le più indispensabili. Ma ha avuto luogo tale graduatoria? Chi l'ha fatta? Quali criteri sono stati seguiti?

Mi si è domandato giorni fa se era vero che al Ministero dei lavori pubblici esiste uno schedario delle domande e che su ciascuna scheda sono apposti misteriosi segni a matita variamente colorati, indicanti le raccomandazioni pervenute. Varia il colore secondo che la raccomandazione è più o meno forte, ed in certa guisa vincolante. Ho risposto che non ne sapevo nulla, e che avrei girato la domanda al ministro. Ma vera o non vera la insinuazione, io penso che non sia possibile andare oltre con una predisposizione di lavori alla giornata, senza un criterio unitario e che sarebbe opportuno...

STUANI. Vi sono documenti...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Prenda occasione da questa discussione per portare alla Camera questi documenti.

STUANI. Lo farò.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ed io la ringrazio in anticipo.

COLITTO. Sarebbe opportuno, dicevo, che l'insieme dei lavori da eseguire fosse sottoposto alla disciplina, sia pure elastica, di un piano organico su scala nazionale, che preordinasse la distribuzione e la ripartizione dei lavori nel tempo e nel territorio dei molteplici comuni, che compongono le province. Tale piano, ponderatissimo, dovrebbe essere reso di pubblica ragione, in modo che si sappia perchè si dà la preferenza a determinati lavori piuttosto che ad altri, e si dia a tutti la certezza che la necessità dei vari enti locali e dei vari centri saranno, sia pure a distanza di tempo, tenute presenti e soddisfatte.

Questa mia proposta appare, almeno in relazione a taluni tipi di opere (edilizia scolastica, cimiteri e piccoli acquedotti) tanto più premente, in quanto anche l'altra legge per la Cassa del Mezzogiorno di tali opere sembra che non si occupi.

Desidero, infine, raccomandare al ministro di sollecitare il pagamento dei crediti (trattasi di 300 milioni), vantati dai liberi professionisti.

Concludo, facendo fervido appello all'alto ed appassionato senso di interessamento del ministro dei lavori pubblici per tutto ciò che giova a fare l'Italia più bella e più prospera, augurandomi che lo spirito di sacrificio e la silenziosa sofferenza, tant'anni durata, della mia provincia, trovino alfine, nel vasto quadro delle esigenze da soddisfare nell'Italia meridionale, la comprensione e l'aiuto, che sicuramente merita per salire presto al posto, tenuto dalle altre, in ogni settore della moderna civiltà. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la onorevole Bontade Margherita. Ne ha facoltà.

BONTADE MARGHERITA. Onorevoli colleghi, è spesso convinzione comune che i criteri di valutazione di determinate branche dell'attività debbano risolversi in apprezzamenti esclusivamente tecnici, e nella tecnicità esaurire ogni forma di controllo. Non intendo svalutare l'importanza, la necessità, l'utilità di intendimenti tecnici nell'apprezzamento dell'opera che gli organi esecutivi dello Stato svolgono nei vari dicasteri; ma mi si consenta di affermare che, quando questi problemi tecnici, a seconda della loro importanza, ledono o garantiscono gli insopprimibili diritti e la stessa dignità della persona umana, e per ciò stesso diventano problemi di natura squisitamente morale, noi abbiamo il dovere di tener presente non soltanto il piano tecnico ma anche e soprattutto il piano etico-sociale, sia nella loro valutazione che nella loro realizzazione.

Il Governo è ormai sulla strada ben rispondente a questi principi, e con le sue leggi operanti, fra le quali io ricordo la legge n. 589, e con i provvedimenti annunziati che verranno all'esame del Parlamento, ha mostrato nella programmazione delle opere pubbliche di sentire la comprensione per le esigenze dei piccoli centri e dei lavoratori agricoli, onde riparare ad una ingiustizia che potremmo chiamare secolare.

Fissato il criterio che il miglioramento dell'agricoltura costituisce la spina dorsale dell'economia italiana ed in particolare del Mezzogiorno e delle Isole, e che non può parlarsi di sviluppo industriale senza prima aver creato condizioni adatte per un'agricoltura moderna — il che è confermato dalla esperienza delle regioni più progredite — viene di conseguenza che ogni nostro sforzo dovrà soprattutto essere diretto alla realizzazione di quelle opere capaci di favorire lo sviluppo agricolo e contemporaneamente di migliorare le condizioni ambientali in cui vivono i nostri agricoltori.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

La viabilità è l'indice sicuro dello sviluppo sociale ed economico delle regioni in genere, e dei centri agricoli in particolare. La deficiente rete stradale e le pessime condizioni della rete attualmente esistente sono la prova più evidente — se di una prova vi è bisogno — delle condizioni arretrate del Mezzogiorno e dell'assoluta necessità che venga al più presto eliminata prima di tutto questa difficoltà, che diremo fisica, nella circolazione dei beni e delle persone, premessa indispensabile di ogni incremento produttivo e di ogni sviluppo sociale delle zone depresse.

Onorevoli colleghi, nella scarsità di risorse adeguate all'immensa mole dei nostri bisogni, è necessario anzitutto uno stretto criterio di precedenza e priorità nell'impiego dei mezzi a nostra disposizione, se vogliamo veramente raggiungere lo scopo finale che ci sta tanto a cuore: l'elevazione del tenore di vita delle nostre popolazioni, soprattutto delle popolazioni meridionali. Non vi è dubbio che la viabilità occupa il primo posto in questa ferrea legge di precedenza, e siamo sicuri che questa precedenza verrà riconosciuta nella programmazione delle opere a carattere straordinario dipendenti dalla Cassa del Mezzogiorno, anche in relazione al risanamento dei piccoli centri e delle borgate rurali, vere cenerentole della nostra economia.

Con l'opera di bonifica e di trasformazione della terra da realizzarsi con i mille miliardi di cui dispone la Cassa per il Mezzogiorno, deve andare di pari passo la bonifica dei centri rurali. Mi si consenta di fare delle precisazioni intorno a questo scottante argomento, giacché se è vero che la trasformazione fondiaria e la riforma agraria a scopo principalmente produttivo, se le irrigazioni, le bonifiche, i bacini montani, i rimboschimenti, gli acquedotti, il turismo, ecc., sono la premessa indispensabile per una maggiore produzione e quindi per un maggior grado di benessere, non è men vero che le fognature, l'acqua potabile, la luce, le scuole, l'assistenza ospedaliera, la sistemazione dei centri rurali anche dal punto di vista pittoresco e del colore locale, rappresentano condizioni indispensabili per tenere gli uomini legati all'ambiente, evitando il preoccupante inurbamento nelle grandi città ed elevando, insieme allo spirito, la capacità al lavoro e la reciproca comprensione.

Noi dobbiamo guardare alla campagna come un unico, grandioso e fiorente opificio, e come oggi non possiamo concepire un opificio moderno senza tutte quelle disposizioni che tendono a rendere lieto ed efficace il la-

voro dell'uomo, così dobbiamo cercare di eliminare gradualmente, ma con fermezza di propositi, le condizioni sfavorevoli in cui continua a svolgersi il lavoro agricolo (e intendo parlare non solo dell'agricoltore che lavora, ma di tutta la famiglia che, più o meno, direttamente collabora con lui e si alimenta del suo lavoro).

Dicevo dei piccoli centri; ma non dobbiamo dimenticare che spesso alle porte di città importanti, nelle fiorenti borgate esistono deficienze igieniche inammissibili, mancano spesso le scuole e le case, impera il disordine costruttivo, e tutto ciò in stridente contrasto con la vita raffinata della città e con il suo sviluppo urbanistico, spesso inutilmente ampolloso, di abbellimento.

Tutta la nostra attenzione non sarà mai troppa nell'erogazione dei mezzi, onde eliminare questa discontinuità sociale che esiste tra città e campagna, per cui dalle strade asfaltate si passa alle indecenti vie suburbane, dalla smagliante illuminazione delle piazze e delle fontane, alla lucerna preistorica dei nostri avi.

Non è facile, per molteplici esigenze di tutti i comuni delle zone meridionali, stralciare da un elenco di richieste per l'ammissione ai benefici previsti dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, le opere più importanti e urgenti; è, comunque, da tenere presente che i problemi igienico-sanitari, l'approvvigionamento idrico e l'edilizia scolastica rivestono carattere di urgenza. Dette opere di assoluta incontestabile urgenza dovrebbero investire contemporaneamente tutta una regione, e solo dopo aver condotto a termine le dette opere per tutta la regione si dovrebbe passare ad altre opere, evitando così delle spequazioni che, per quanto temporanee, non sono per questo meno deprecabili.

Sarà per questo necessario fare ogni sforzo, come dice il relatore nella sua chiara relazione, per prolungare il più possibile nel tempo la validità della legge 589, e contemporaneamente conferire ad essa maggiore elasticità stabilendo un rigoroso criterio di priorità e di equità nell'assegnazione degli stanziamenti lungo il corso dei successivi esercizi finanziari, tenendo presente che è anzitutto necessario ottenere un giusto allineamento delle condizioni di vita di tutte le zone di una determinata regione, per poi procedere con un fronte unico verso la realizzazione di maggiori ed equilibrati progressi.

Onorevoli colleghi, i capitoli 299, 302 e 304 del bilancio che discutiamo portano l'incremento di fondi alla legge 589 così suddivisi:

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

300 milioni in più per opere stradali, 380 milioni in più per opere igieniche, 320 milioni in più per l'edilizia scolastica. Ciò costituisce un passo avanti fatto dal Ministero dei lavori pubblici di fronte alle molteplici richieste delle province, per cui sono state inoltrate dai comuni al Ministero dei lavori pubblici le domande di contributo (si dice circa 16 mila domande per un importo di 353 miliardi).

Ho avuto sott'occhio l'elenco delle opere richieste dai comuni della mia provincia e, fra l'altro, ho potuto osservare che molti chiedono il completamento di opere già iniziate, acquedotti, fognature, strade; altri l'ampliamento della rete idrica, altri ancora l'arredamento della scuola (per quella parte che è a carico del Ministero dei lavori pubblici). Io credo che l'attenzione deve essere anzitutto rivolta ad ultimare le opere già iniziate e lasciate sospese per mancanza di fondi, ed in seguito a costruire le nuove. Non è raro il caso, facendo il giro della provincia, vedere alle porte di un paese qualche deposito di grossi tubi per la costruzione di un acquedotto, tubi che sono lì da anni in attesa di ulteriori finanziamenti, mentre gli abitanti, specialmente le donne, continuano nella dura fatica del trasporto a spalla dell'acqua, che i membri della famiglia debbono distribuirsi con il contagocce.

E non posso non accennare alla legge 409, nel corso di questo mio intervento, i cui stanziamenti previsti si riportano in bilancio, e dico subito che si è determinato un certo malumore e pessimismo tra i proprietari di case distrutte dalla guerra, i quali si attendevano una procedura più semplice ed un concorso più efficace per la ricostruzione dei loro immobili, che in definitiva si risolve a favore dei senza tetto ed in un attivo contributo alla risoluzione della crisi degli alloggi.

Nell'altro ramo del Parlamento alcuni onorevoli senatori fecero di ciò oggetto del loro intervento, ma io mi riporto principalmente a quello, sempre attuale, del senatore Battista sul bilancio del 1949-50, il quale chiese, attraverso un ordine del giorno, l'aumento degli stanziamenti dei fondi per le case distrutte.

Osservo che mentre il Governo, con uno sforzo encomiabile, tende ad aumentare il numero degli alloggi in Italia attraverso l'attuazione della legge Fanfani-case e di quella Tupini per l'incremento della edilizia popolare, con premi di incoraggiamento ed esenzioni fiscali ai privati per le nuove costru-

zioni, e fra poco con l'annunziato stanziamento di 25 miliardi sul fondo E. R. P. per case di nuova costruzione, i proprietari di immobili sinistrati dalla guerra finiscono per avere un trattamento inferiore a quello di qualsiasi altro cittadino che si propone la costruzione di una casa, senza contare l'espaspirante lunghezza e la complicazione della procedura, su cui si richiama l'attenzione del competente Ministero.

Ma l'annunziato disegno di legge del ministro Aldisio viene a colmare in parte questa lacuna, poiché prevede di ammettere ai benefici anche coloro che debbono ricostruire la propria abitazione distrutta dalla guerra.

La stampa, recentemente, parlando della precedenza che si dà alle nuove costruzioni sulla ricostruzione delle case distrutte dalla guerra, ha lamentato che tale sistema è in contrasto non solo con i principi morali, giuridici e sociali che stanno a base del danno di guerra, ma altresì con la stessa condizione e con la stessa ragione economica, in quanto il costo unitario della ricostruzione è sensibilmente inferiore a quello della nuova costruzione. Si ritiene allora indispensabile una maggiore assegnazione di fondi nel bilancio ordinario per il pagamento delle annualità stabilite dalla legge, e l'assegnazione di fondi in piano E. R. P. alla seconda Giunta-Casas, adeguati a fronteggiare il finanziamento, a un tasso conveniente, dell'importante mole di ricostruzione che ancora ci sta davanti.

Si auspica un più sollecito disbrigo delle pratiche di ricostruzione, decentrando il lavoro e affidando l'esame delle pratiche ed il loro completamento ad organi già esistenti, come, per esempio, il comitato delle riparazioni edilizie creato con legge del 1947, che esiste in ogni città d'Italia, con il compito di riparare le case distrutte dalla guerra per dare alloggio ai senza tetto, comitato composto di tecnici che espletano tutte le pratiche di riparazione per avviarle all'ufficio del genio civile per il controllo. Tale comitato potrebbe assumersi l'espletamento anche delle pratiche che riguardano la ricostruzione.

Parlando dei danni di guerra, osservo che è doloroso constatare come 16 miliardi in meno si ritrovano oggi nel bilancio 1950-51, mentre vi sono edifici, non dico appartenenti ai privati, ma appartenenti a pubbliche amministrazioni ed enti, che ancora, dopo sette anni, attendono di risorgere dalle macerie. Fra questi, il brefotrofo provinciale di Palermo, la cui pratica già da tempo è stata inoltrata al Ministero dei lavori pubblici. La ricostruzione di questo edificio è vivamente attesa e

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

reclamata dalle autorità locali e dalla cittadinanza palermitana. In un momento in cui tanto si parla, si scrive e si legifera sull'assistenza agli illegittimi, è necessario anzitutto che queste povere creature abbiano una casa.

E perchè non menzionare fra gli edifici che attendono la resurrezione anche le parrocchie distrutte della città di Trapani? Sapete, onorevoli colleghi, che la città di Trapani è stata una delle città più disastrose dalla guerra?

Del problema dell'edilizia scolastica mi occupai nel corso della discussione sul bilancio 1949-50, e non vorrei ripetermi, anche perchè al Senato è stato ampiamente trattato.

Però desidero fare dei rilievi di carattere tecnico, rilievi che rispondono ad una più completa funzionalità della scuola. Sembra raccomandabile evitare le costruzioni di edifici che accentrino imponenti masse di alunni, e preferire piccoli complessi rionali che presentino invece molteplici vantaggi: facilità di accesso e brevità di tragitto, maggiore controllo e disciplina degli studi, più facili contatti della scuola con la famiglia, più capillare ed equa attività assistenziale. È anche da raccomandare che non si lesini lo spazio ai nuovi edifici, se vogliamo che la scuola non si esaurisca nei limiti di impartire lezioni sugli schemi dell'orario e dei programmi, ma diventi un centro vivo di operosità educativa; liberiamoci della angusta mentalità su cui ancora si vuole indugiare progettando edifici con tante aule quante sono le classi e basta, e non vengano i tecnici a contrastare tali necessità con lo specioso, seppur fondato, argomento del maggior costo e quindi della minore probabilità di realizzazione.

Queste esigenze di una maggiore complessità di servizi dovrebbero essere ancor meno trascurate nelle piccole scuole rurali, di due e cinque aule: qui la scuola accentra tutta la vita culturale della contrada. Non le possono mancare i requisiti delle scuole più attrezzate dei centri urbani; ma, soprattutto, urge che esse siano fornite di alloggi per gli insegnanti, spesso costretti a spostarsi quotidianamente per lunghe ed impervie distanze.

Non ho parlato per il solo desiderio di farmi ascoltare in quest'aula, dove tante voci autorevoli si sono sempre levate in difesa di nobili cause, ma per il dovere di portare il mio modesto contributo all'opera di redenzione sociale del nostro popolo, di cui tutti, onorevoli colleghi, sentiamo la bellezza e la grande responsabilità. (*Applausi*).

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

PACATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Una mole imponente di lavori facenti capo ai più svariati rami della tecnica odierna è venuta a piovere sui diversi organi del Ministero dei lavori pubblici in questo faticoso dopoguerra. Evidentemente, la costruzione di opere pubbliche obbedisce a criteri non solo produttivistici, ma squisitamente sociali, delimitando l'angosciosa piaga della disoccupazione e migliorando il tenore di vita del popolo, nel suo più ampio significato spirituale, morale e materiale.

Del resto, i due aspetti, sociale e produttivistico, in una saggia economia fatta per la vita, non possono percorrere strade separate, se si vuole che il secondo non venga a servire a scopi più o meno aberranti di speculazioni compiute ai danni della comunità. Ma in tema di lavori pubblici pertinenti al nostro settore, il pericolo non esiste, perchè le scuole, le case, le opere igieniche, le sistemazioni idrauliche e tutte le attività che passano sotto il nome di bonifica, in genere, per la loro natura non si prestano a scopi antisociali, che è quanto dire antiumani.

Parlare quindi di investimenti produttivistici nel nostro caso è superfluo, poichè in grado più o meno rilevante essi sono sempre tali. Si potrà discutere, invece, se un miglior coordinamento a vantaggio delle realizzazioni fosse o meno possibile, senza, per dovere di giustizia, ignorare le difficoltà cagionate dalla pressione degli innumerevoli bisogni, portati a galla dalla tormenta di fuoco di una guerra. Un incremento degli investimenti in questo settore è sempre opera saggia, che tocca al vivo le nostre popolazioni e consolida in esse quella fiducia nei reggitori delle cose pubbliche, che il recente passato ha purtroppo seriamente scosso. Alla storia di domani il compito di stabilire se, nelle circostanze in cui ci troviamo, era possibile fare di più e meglio: noi siamo attori su una ribalta, e non siamo in grado di giudicare se recitiamo bene o male la nostra parte.

È certo, comunque, che la nostra missione è densa di responsabilità, poichè la nostra gente aspetta da noi non la condanna del numero chiuso in un bilancio trasmessoci dal tesoro, ma la forza sacrosanta del lavoro.

Ma torniamo agli organi del Ministero, sulla cui composizione vale la pena di soffermarsi, anche se l'esauriente ed ordinata quanto realistica esposizione del relatore pone già a fuoco questo problema.

Il paese deve la massima riconoscenza ai tecnici di questo Ministero, poichè con encomiabile abnegazione hanno saputo compiere

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

un lavoro gigantesco: non temo di esagerare dicendo che di essi il paese può andare orgoglioso. Su 1057 posti in ruolo di gruppo A, — parlo di tecnici e non di amministrativi — ne risultano coperti 452, e su 1300 di gruppo B, 577. I vuoti sono imponenti e preoccupanti. Dal 1921 non si fanno più concorsi di una certa importanza. La carenza è sensibilissima dal grado VI in giù, e non esiste invece nei gradi superiori. Ecco i dati:

ingegneri capi, posti in ruolo 145, coperti 125;

primi ingegneri di sezione, posti in ruolo 160, coperti 129;

ingegneri principali di sezione, posti in ruolo 175, coperti 68;

ingegneri principali, posti in ruolo 250, coperti 40;

ingegneri, posti in ruolo 250, coperti 54.

È sostenibile una situazione di questo genere? Noi chiediamo dell'autentico eroismo, e non ne abbiamo il diritto. Nel settore tecnico il lavoro è delicatissimo non soltanto in sede di progettazione, ma altresì in sede esecutiva; gli schemi valgono ben poco ad agevolare la realizzazione; non bastano le direttive poiché ogni lavoro porta con sé l'elemento nuovo che richiede intelligenza e conoscenza, richiede l'uomo, con la sua passione, col suo potere inventivo, con la sua cultura e con la sua arte. Le condizioni geologiche del terreno su cui deve sorgere un'opera riserbano tanti imprevisti che devono essere superati giorno per giorno, ed il logorio del fattore uomo non è indifferente.

Vi è estrema carenza nei quadri tecnici, anche in riferimento ai ruoli previsti nell'anteguerra, coperti appena per un terzo. Ma dal 1938 ad oggi il progresso ha camminato rapidamente ed i bisogni si sono raddoppiati; il popolo si è risvegliato dopo la scossa fatale, si è accorto che i sistemi di ieri erano superati dalle nuove conquiste della tecnica; ha inoltre subito un logorio fisico per cui certi metodi retrogradi non gli consentono ora il suo normale sviluppo; è cresciuto inoltre di qualche milione di unità, che ha cercato di trovare la sua nicchia nella già ristretta casa; i contatti sociali creati ed accelerati dalla guerra, le emigrazioni temporanee, le immigrazioni delle genti di altri paesi, hanno consentito la conoscenza degli sviluppi della vita nel mondo: esigenze nuove, bisogni nuovi. I posti in organico dell'anteguerra non bastano più; dovrebbero essere aumentati almeno di un terzo, per rispondere alle necessità dei nostri tempi. Lo Stato ha oggi funzioni più ampie di ieri; i cittadini ricorrono

alla sua opera in modo ben più profondo e non per malvezzo, ma perché la nuova organizzazione umana lo esige. La velocità raggiunta coi mezzi d'oggi ha avvicinato i popoli dello stesso paese, e tende ad avvicinare i diversi paesi fra di loro, volenti o nolenti gli uomini. Una federazione mondiale si profila all'orizzonte più o meno lontano, sotto l'impulso delle conquiste scientifiche tendenti a ridurre il « lavoro-fatica » per sostituirvi il « lavoro-intelligenza », e Dio non voglia che un altro bagno di sangue sia necessario per far intendere all'umanità la strada da battere verso il nuovo riscatto.

Gli organismi statali devono rinnovarsi, per poter essere all'altezza dei tempi che stanno mutando.

L'avvenire è della tecnica al servizio dello spirito. Andiamo verso una civiltà meccanica che richiede preparazione individuale e collettiva se non vogliamo diventare automi, o ingranaggi di una macchina. La carenza nei quadri del personale tecnico è seria e desta forti apprensioni.

Per di più, i mezzi a disposizione degli uffici tecnici non sono migliorati dal 1938 a questa parte; mancano calcolatrici automatiche, manca l'attrezzatura meccanica che il progresso pone a disposizione dei calcolatori e dei progettisti: mancano apparecchi di controllo dei materiali e il ricorrere ai gabinetti scientifici dei politecnici non risponde al dinamismo dell'ora. Questi uffici dovrebbero essere all'avanguardia anche in questo campo, dovendo essi assumersi le responsabilità maggiori. Mancano macchine per la riproduzione dei disegni, per le fotografie di diversa natura, per i collaudi moderni.

Gli uffici del genio civile devono avere in sede provinciale le migliori attrezzature, in modo che gli uffici tecnici anche privati che devono eseguire progettazioni di lavori pubblici vi possano attingere con tranquillità, e la collaborazione non si riduca ad un semplice controllo.

Questo stato di fatto non fa che acuire la carenza di personale e ne sminuisce la stessa autorità.

Alla carenza di attrezzature non è difficile provvedere, con un po' di buona volontà, se il Tesoro anche qui non risponde il fatidico no.

Alla carenza di personale è più difficile indubbiamente rimediare. Gli stipendi sono bassi nei confronti di quelli praticati dall'industria, e si ha un bel dire che i posti qui sono sicuri, consentono tranquillità, danno adito

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

alla pensione. Chi deve provvedere ai bisogni immediati della famiglia, non può perdere tempo in ragionari che pure hanno il loro fondamento: domani, si dice, qualche santo provvederà, intanto pensiamo all'oggi, ché del resto le calamità sociali di questi ultimi decenni stanno a dimostrare quanto siano aleatorie le previsioni sull'indomani. E le emorragie di ottimi elementi sono inevitabili, quanto dannose. Gli avventizi, per lo stesso carattere del legame contrattuale, non possono risolvere il problema che precariamente, specie quando ad essi non è dato l'incentivo della possibilità di passaggio in pianta stabile. Il rendimento anche nei più coscenziosi è ridotto: vi subentra lo scoraggiamento che attenua le molle della passione professionale; essi sono portati a considerare l'impiego assunto come transitorio, in attesa di meglio. Donde anche in questo campo un andirivieni dannoso all'attività. Sovente, quando ormai hanno fatto pratica, lasciano l'impiego ai nuovi i quali a loro volta devono far pratica; e noi sappiamo nel campo delle costruzioni quanto valga l'esperienza.

Secondo la tabella del relatore, al 1° maggio 1950 gli avventizi ingegneri ed architetti risultano 638 contro 420 in ruolo, geometri 2644 contro 518. Bastano questi numeri a dare l'idea della cruda realtà.

Quali sono i possibili rimedi? Immettere in ruolo, previo concorso per titoli, gli avventizi che non hanno demeritato; accelerare i passaggi di grado, ossia le carriere; bandire concorsi anche per il VII grado per ingegneri senza bisogno di passaggio ai gradi intermedi; non trattenere in servizio ulteriormente coloro che hanno oltrepassato i limiti di età e che intralciano la carriera ai più giovani e ciò dal grado V in su, onde prevenire una carenza nei gradi direttivi elevati che oggi non esiste, ma che si profila all'orizzonte.

Riguardo a quest'ultimo punto, non intendo dire che si debbano eliminare uomini che hanno ben meritato nella lunga carriera; vi sono altri modi per attestare la riconoscenza.

Mi si potrà obiettare — come già si rispose all'onorevole Sullo lo scorso anno quando in sede di analoga discussione pose lo stesso problema — che la questione non è isolata, ma con questo ragionamento tutto si insabbia. Siamo di fronte ad una situazione di particolare, direi di eccezionale disagio, e ad una assoluta necessità di avere organi efficienti con urgenza estrema. Non possiamo essere insensibili alla realtà.

Molti ingegneri capi hanno dato le loro migliori energie con un attaccamento al dovere degno di più ampia lode, senza risparmio di fatiche; io l'ho constatato particolarmente nella mia provincia, dove un uomo di chiara intelligenza e cultura non ha conosciuto ore di riposo, e si è prodigato con uno spirito di sacrificio e un dinamismo commoventi, muovendosi fra difficoltà e pressioni che avrebbero esaurito anche la tempra più forte.

Sono un tecnico, e quindi in grado di giudicare. Lo Stato non può ulteriormente procrastinare la soluzione del problema. Questi elementi preziosi non devono essere soltanto sfruttati, altrimenti giustamente se ne andranno, sfiduciati.

Un altro aspetto da puntualizzare è quello riguardante la specializzazione, la cui esigenza va facendosi ogni giorno più acuta presso gli organi periferici e centrali poiché la tecnica è andata rapidamente approfondendosi da trent'anni a questa parte. Rimanere sulle posizioni di prima della guerra è un errore, ed è assurdo pretendere che un ingegnere, per il solo fatto che è funzionario dello Stato, debba essere eclettico. Materiali nuovi si sono moltiplicati ed offerti ad un più economico e razionale sfruttamento.

Gli impianti idroelettrici sono per fortuna aumentati, ma i problemi che hanno recato seco, richiedono esperienza e conoscenza specifica; le arterie di traffico non possono essere mantenute come un tempo, poiché i rotabili gommati vanno diffondendosi rapidamente ed i criteri costruttivi sono mutati; le materie plastiche han segnato un deciso avvenire ed occupano un posto considerevole nelle costruzioni; i cementi armati si sono evoluti con l'esperienza, snelliti e nel contempo estesi nell'impiego; in materia igienico-sanitaria lo sbalzo è fortissimo — se pure in Italia non ha ancora fatto i passi giganteschi di alcuni paesi d'oltre oceano — e ad essi è strettamente consociata la salute pubblica; i macchinari entrano come elemento vitale ed operante nel sistema costruttivo; le sistemazioni idrologiche dei bacini richiedono una cultura geologica sostanziale ed sperimentata per la quale non basta il corredo dell'agrario; i bacini montani hanno necessità di osservatori accorti, direi di occhi clinici, perché i lavori di imbrigliamento dei torrenti, di fermata delle erosioni possano riuscire veramente efficaci alla conservazione di un prezioso patrimonio ed al suo incremento. La navigazione interna, la canalizzazione, i lavori portuali e marittimi hanno caratteristiche loro proprie, e richie-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

dono personale specializzato. Purtroppo anche le scuole tecniche sono tutte accentrate alle dipendenze del Ministero della pubblica istruzione e gli altri ministeri hanno difficoltà a far sentire i loro bisogni. Mancano in Italia gli ingegneri agrari e forestali, ed è un grave danno poiché, senza invadere il settore del Ministero dell'agricoltura, ogni ufficio tecnico del genio civile delle province ne dovrebbe disporre di uno almeno. Molto spesso risulta difficile conciliare i due organi, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, un po' perché parlano linguaggi diversi, e un po' perché la gelosia del mestiere è un elemento connaturato dell'uomo. Bisogna inoltre tener sempre presente che non è lecito procedere nei lavori senza aver d'occhio gli sviluppi futuri: lo scopo è di lasciare un mondo migliore ai nostri figli e, nel contempo, di risolvere il problema della nostra e della loro pacifica esistenza che ne è il presupposto. Il primo segreto di una buona impostazione dei problemi sta nel sapere dove si vuol arrivare ed aver sempre presente la direttiva ideale di marcia; il secondo nell'aver strumenti idonei a risolverli.

Circa il magistrato alle acque di Venezia, concordo perfettamente col relatore; bisogna rinsanguarlo, dargli i mezzi idonei, allargarne le facoltà, e non chiuderne i compiti fra le tredici province interessate. Questo organo, che aveva ben meritato, è stato svuotato dal regime fascista proprio quando impegni difficilissimi attendevano il suo efficace apporto. anche i compiti dei provveditorati alle opere pubbliche devono essere ampliati.

Dobbiamo decentrare il più possibile, se vogliamo contare su organi snelli che consentano rapida rispondenza ai bisogni. Specializzare e decentrare senza perdere o far perdere la visione panoramica delle cose: rinsanguare gli organici nel settore della tecnica, diminuire i controlli estirpando gli inutili e i dannosi e dando carattere di serietà, direi assoluta, ai pochi da conservare, dare fiducia ai tecnici. Il mondo è malato di sfiducia, di paura, di ragonerie e di controlli.

Dare fiducia al personale, anche se talvolta essa può andar delusa, poiché ivi sta il segreto di una moralizzazione che poggia su forze interiori, e quindi positive. È un programma che indubbiamente non può essere realizzato in un giorno, ma che deve essere attuato con gradualità e coraggio.

Mi si dirà che le soluzioni dipendono in gran parte dalle possibilità del Tesoro, ma anche quest'ultimo deve comprendere che alcuni fenomeni vanno studiati in tempo.

E a questo punto mi si consenta una chiosa.

È necessario, signor Presidente, che il paese sappia quanta ansia viene espressa fra i corridoi di questo fabbricato, e quanto accoramento. L'aula molto spesso è semideserta durante la discussione dei bilanci, ma bisogna avere coraggio di comprendere che le cause sono da ricercarsi, almeno in buona parte, nello scoramento che prende ciascuno di noi nell'intuire non dico l'inutilità, ma lo scarso valore della nostra opera. Non è concesso alcuno spostamento di cifre fra capitolo e capitolo, e allora.... È tempo che il Tesoro si convinca che i destini del paese non possono essere impunemente ed integralmente affidati a lui. Certe remore offendono la nostra stessa dignità. Noi non siamo su questi banchi soltanto per porre la nostra firma su ciò che esso dispone: abbiamo una testa per ragionare ed il dovere di esprimere il nostro giudizio.

Il Tesoro designi al Ministero interessato la cifra complessiva e lasci al Ministero, ai suoi organi, al Parlamento la distribuzione. Altrimenti per dire un sì od un no basta creare un sistema automatico. Le lacrime delle genti disoccupate le raccogliamo noi, e non i funzionari del Tesoro.

Il momento, per quanto riguarda la disoccupazione, è indubbiamente grave. Guardiamo se non vi sia la possibilità di intraprendere qualche grande lavoro che possa togliere questa spina che abbiamo nel cuore.

Le nostre genti hanno lasciato impronte indelebili dovunque sono passate e le opere del genio e della volontà italiani non si possono certamente sopprimere con alcun documento più o meno stilato sotto l'impulso inesorabile della legge della giungla. I valori dello spirito sopravvivono oltre i confini dell'ora e oltre le barriere territoriali, portando in sé il volto delle cose eterne. La Cirenaica, la Libia, l'Eritrea, la Somalia e la stessa Etiopia portano i segni della nostra civiltà e più ancora lo portano le dolenti terre dell'Istria strappate dalle carni vive della madre patria.

Non è questa la sede per dare un giudizio sul comportamento di altri popoli ed esula dalle mie intenzioni. Tuttavia le opere pubbliche di varia natura hanno saputo trasformare territori coperti dalle sabbie del deserto in vere oasi dove la lussureggiante vegetazione sta a testimoniare i sacrifici di questo popolo.

Noi abbiamo un territorio sovrappopolato ed i beni che la parca natura ci ha messi a disposizione a stento ci danno la possibilità

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

di vita. La disoccupazione tremendamente forte, nonostante gli sforzi compiuti per diminuirla, ci riempie il cuore d'angoscia poiché denuncia fame e miseria; molto spesso tragedia più o meno velata.

Anche in Italia l'ironia della sorte, in combutta con gli egoismi umani, non trascurava di presentare situazioni antitetiche. Alla periferia di Roma, nelle caverne, vive troppa gente, soffre, quando in molti locali del centro si consumano impunemente ricchezze in diversivi più o meno leciti! Ed il fenomeno bifronte non è soltanto romano.

Epperò vediamo, ripeto, se non esiste alcuna terra della madre patria suscettibile di poter assorbire almeno una parte delle nostre genti in cerca affannosa di lavoro: una parte sia pur minima. È nostro dovere esaminare tutte le possibilità, tanto più che con il lavoro nasce il progresso a vantaggio di tutti.

Ho l'impressione che i governi del passato lontano e vicino abbiano trascurato un'isola che offre possibilità rilevanti e risorse di lavoro che non possono essere disprezzate. Parlo della Sardegna. Il progresso, grazie a Dio, vi debellò la malaria e fu un primo passo per gli abitanti dell'isola e per « i piccoli germogli » che da essi discendono con la generosità dei padri nelle vene, con la fede nel cuore e con gli slanci nell'anima. Ma vi sono altre malarie che devono essere vinte.

Non voglio dire che nulla sia stato fatto nell'isola, voglio soltanto affermare che troppo poco si è operato nei confronti con la rapida marcia del progresso in quest'ultimo periodo storico. Si è data maggiore importanza alla terra desertica della Cirenaica, forse aderendo agli impulsi avventurieri che sono più o meno vivi in ogni cuore umano. Abbiamo fatto come colui che cerca affannosamente un tetto e non si accorge che vi è ancora un angolo caldo nella casa paterna. Nè intendo con ciò affermare che la Sardegna possa risolvere integralmente i problemi della disoccupazione che assillano il paese, ma parte notevole sì. Erra colui che poggia i suoi pensieri e le sue deduzioni esclusivamente su dati statistici i quali non possono servire che per un certo orientamento, più o meno significativo; molti altri fattori occorrono per poter formulare un giudizio ponderato, tuttavia anche i numeri hanno la loro eloquenza.

La Sardegna ha una superficie territoriale di ettari 2.408.900, la Sicilia 2.570.683 e la Lombardia 2.380.136, e le rispettive superfici

agrarie-forestali 2.321.647 per la prima, due milioni 439.174 per la seconda, e 2.019.141 per la terza. Le differenze territoriali in ordine all'estensione non sono sensibili. La superficie improduttiva risulta per la Sardegna 87.253 ettari, per la Sicilia 131.509 e per la Lombardia 360.995.

Di contro, la popolazione è, *grosso modo*, così distribuita: Sardegna 1.100.000, Sicilia 4.000.000, Lombardia 7.000.000. Il rapporto di densità 1/4/7 ha pure il suo peso. Ometto i raffronti fra i gradi di ruralità espressi dalla percentuale di popolazione produttiva addetta all'agricoltura sul complesso della popolazione produttiva delle tre zone, poiché non vengono a spostare decisamente i termini del problema, nonostante la ricchezza di industrie, che può vantare la regione del nord nei confronti delle altre due terre del paese.

Interessanti i dati inerenti alle variazioni climatiche e alle precipitazioni idriche dei tre gruppi di bacini imbriferi nelle singole stagioni dell'anno e meglio ancora nei singoli mesi; in modo particolare i secondi.

Le osservazioni del decennio 1938-48 danno cadute pluviometriche di metri 670 per la Sardegna, 780 per la Sicilia, 800 per il bacino del Po. Indubbiamente le cadute nella valle padana sono superiori, e meglio distribuite. In Sicilia e in Sardegna vi è una certa carenza estiva ai vantaggi delle altre stagioni. Di contro, i dislivelli termici durante l'anno sono più forti nei bacini padani che negli altri due gruppi.

Un esame geologico della natura del suolo e del soprasuolo non pongono certo la Sardegna all'ultimo posto fra i territori nazionali.

Da un complesso di considerazioni scaturisce chiara la convinzione che la Sardegna potrebbe dar pane almeno ad altri due milioni di italiani, migliorando nel contempo di gran lunga il tenore di vita dei suoi abitanti. Naturalmente detta convinzione non poggia soltanto sui pochi dati sopra citati; soffrirebbe in tal caso di semplicismo.

Il problema sardo è squisitamente nazionale: la madre patria ha debiti fortissimi con la Sardegna e, per dovere di giustizia, noi dobbiamo intervenire. Non possiamo dimenticare più a lungo un popolo che ha fornito al paese tante energie, che ha dato generosamente il sangue dei suoi migliori quando la patria era in pericolo, che ha scritto pagine meravigliose di eroismi silenziosi... e chi non ricorda l'eroica brigata Sassari? Vi sono tesori immensi nel cuore di questa gente, tesori che potrebbero rivoltarsi a nostra condanna. Chi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

li ha avuti a fianco nei momenti più duri delle tormenti di fuoco può darmi atto. E sono quelli i momenti in cui l'uomo è tutto se stesso, e palesa la sua forza interiore!

Problema di bonifiche e di industrializzazione, mi si dirà; problema che non ha nulla a che fare con gli argomenti che stiamo trattando. Io non escludo che esso interessi più ministeri, ma non illudiamoci di poter parlare di riforme sul terreno concreto, senza mettere in primissimo piano i compiti di questo Ministero.

Le bonifiche resterebbero sulla carta, anche se vi è il malvezzo di far dipendere tutto dal tesoro come se quest'ultimo, impastato com'è di ragioneria, di sfiducia e di controlli, possedesse il toccasana per tutti i mali, e la capacità di comprendere i più svariati bisogni del nostro popolo.

Non si può parlare neanche di riforma scolastica senza far capo ai lavori pubblici, a meno che non si pretenda di insegnare senza le scuole. Io penso che, se fossimo in grado di costruire in brevissimo tempo le quarantamila aule elementari che mancano nel paese, con criteri moderni sia dal punto di vista didattico che igienico, faremmo già un grande passo sulla via di questa riforma. E poiché involontariamente sono scivolato in questo argomento, mi si consenta di ricordare che la carenza in materia di aule scolastiche, aumenta di circa 800 unità all'anno, quante corrispondono al relativo incremento di popolazione.

Ma torniamo alla Sardegna. Essa ha bisogno di strade che sono le arterie in cui scorre col traffico il flusso della vita; ha bisogno di case in cui gli uomini possano porre il loro nido, di bonifiche per consentire alla ferace terra di sprigionare i succhi vitali, di serbatoi per convogliare le acque e restituirle al momento opportuno al popolo, agli armenti e alle solatie terre assetate, ha bisogno di colmate, di imbrigliamenti, di cigliamenti e arginature affinché l'erosione idrico-eolica, non pregiudichi ulteriormente la consistenza del soprasuolo, ha bisogno di scuole dove i bimbi possano ritrarre, con il nutrimento intellettuale, quella formazione che è necessaria per migliorare il tenore di vita.

Oltre 700 mila ettari di terreno, possono essere recuperati e destinati all'agricoltura intensiva. Non mi si dica che quella agricoltura, così come è oggi praticata nell'isola, è la più economica: ho in materia un elenco di dati che bastano a dimostrare l'infondatezza dell'asserto. So bene che anche scienziati in materia non sono di questo parere, ma quan-

ti errori talvolta si coprono sotto l'usbergo della scienza! Probabilmente si facevano gli stessi ragionamenti, quando si trasformavano i calanchi di Montalbano Fiorentino nella lussureggiante terra del Chianti, e quando si iniziavano i lavori di trasformazione della maremma toscana, dove si asseriva che non potessero vivere che i pochi bufali cornuti, dato che quelle terre erano destinate ad andarsene al mare.

Ma, ammesso e non concesso che non esista una convenienza strettamente economica, non sarà mai sufficientemente affermato che l'economia deve servire alla vita e non la vita all'economia: l'inversione costituisce uno dei più grandi errori del nostro tempo, e Dio non voglia che i popoli se ne accorgano troppo tardi!

So pure che mi si risponderà con il riferimento alla Cassa per il Mezzogiorno, che può ben provvedere in merito. Già non ho troppa simpatia per il nome cassa. Comunque, il problema della Sardegna va affrontato a sé stante, con un intervento massiccio e deciso, perchè è troppo alto e arduo! Questo è il motivo nuovo che dobbiamo forzare, questo è l'elemento nuovo: occorre una legge fondamentale! (*Vivi applausi al centro e a destra*).

La Sardegna può assorbire almeno 300 o 400 mila operai in breve tempo: sono i nostri operai settentrionale che oggi fanno la fame, sono i vostri operai del meridione che oggi fanno la fame! E la Sardegna può dar loro il pane! Occorre insistere e capire che questo è il nostro motivo e che questo è il nostro *slogan* se così volete chiamarlo e se vogliamo che la democrazia esista e prosegua il suo cammino in Italia! Altrimenti, con la disoccupazione incombente, non sarà possibile a lungo poter continuare! (*Approvazioni*).

A questo punto mi consenta l'onorevole ministro di parlare della mia montagna. Si dice che le illusioni sono per gli uomini come i fiori per le piante: una volta strappati non danno più frutti. Il montanaro, poeta per natura e profondamente mistico, le ha perdute tutte le illusioni: la vita grama, le speranze deluse, le calamità storiche, la povertà ridotta a miseria, le dure battaglie per l'esistenza, lo hanno curvato, esacerbato e costretto ad adularsi alla fatalità del suo giorro. Se può, si stacca piangendo dalla terra dei suoi vivi e dei suoi morti, preferendo ingrossare le file del bracciantato che morire d'inedia. Gli uomini lo hanno dimenticato; lo ricorda il fisco, non v'è dubbio, lo ricordano

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

gli industriali per carpire le ricchezze delle sue acque che egli per mancanza di mezzi non può utilizzare; così ieri come oggi, forse da secoli. I suoi boschi sono andati in gran parte perduti per le necessità della guerra, molti dei suoi prati di fondo valle sono scomparsi per dar luogo ai serbatoi di accumulazione.

Certo, chi giudica la montagna dall'escursione turistica non vede il quadro di sofferenze che si cela dietro ai paesaggi ristoratori e dietro la magnifica chiostra dei monti. Si parla delle grandi ricchezze del nord, ed il nord è diventato allo sguardo profano tutto una serie di industrie; e si confonde Milano con le mie valli alpine ed il nord è tutto Milano. Ma la realtà è ben diversa se pensiamo che più di un terzo del nord è montagna, bella sì, ma terribile insieme. Nel ventennio è stata ignorata; le opere che si dovevano eseguire nel suo seno non erano appariscenti e non potevano soddisfare certe manie di gloria! Ma è stata dimenticata anche prima, poiché il montanaro è silenzioso e la storia lo ha fatto diffidente ed individualista; non fa comizi, non urla tra le piazze, e purtroppo chi non grida — si dice — non succhia! Ha varcato i confini quando gli era possibile, per tornare più tardi roso dalla nostalgia, e roso pure nei polmoni, consumati nelle miniere della Costa d'oro, del Belgio, del mondo. Eppure, se la patria ha avuto bisogno di lui, non è stato secondo a nessuno e ha scritto col sangue le sue pagine di eroismo nei battaglioni alpini, senza conoscere ammutinamenti o viltà alcuna.

Sembrerebbe un assurdo che la tisi potesse fare strage fra le chiostre alpine, eppure le stastiche parlano chiaro e sono eloquenti: tisi e silicosi, denutriti e duri sacrifici! L'onorevole Roselli, in un suo intervento, ha parlato di montanari adusati a consumare polenta e latte col cucchiaino forato affinché il latte possa durare più a lungo; vi posso dire che ancor oggi è piatto consueto la polenta con un pizzico di burro versato: poi, è evidente, la mortalità infantile raggiunge proporzioni notevoli! Il clima freddo richiede calorie, le calorie mancano, e i bimbi muoiono! Vi sono paesi che mancano di strade di accesso ed i trasporti vengono fatti col mulo e a spalle d'uomo con la gerla. Un parroco mi scrive implorando la strada per le sue 1300 anime, e mi dice che, in questi ultimi anni, alcuni malati di cui è stato necessario il trasporto all'ospedale sono giunti con la slitta al fondo valle già morti! È una tremenda realtà.

È con grande commozione, onorevole ministro, che ho udito dalla bocca del suo capo gabinetto che ella ha dato disposizioni perché nei finanziamenti venga tenuto particolarmente calcolo delle zone montane. Grazie, per le mie genti. Non è per sentimento che le dico ciò, sono adusato ad affrontare la realtà, ma sento nel sangue le sofferenze della mia rustica progenie; è la storia che ho dietro le spalle che mi fa parlare. 

Finora non sono arrivate che briciole, polverizzantesi sul vasto territorio montano. Gli effetti della legge Fanfani stentano ad arrivare fra i monti. La legge sull'edilizia sovvenzionata purtroppo non ha efficacia per queste zone isolate; e con che cosa possono queste genti garantire il contributo? Forse con la loro miseria?

La legge sugli enti locali è in grado di portare benefici; ma nonostante l'articolo 13, che contempla la totale garanzia del mutuo da parte dello Stato per questi comuni, le amministrazioni, nel dubbio, sono rimaste alquanto perplesse forse anche per un eccesso di onestà, specialmente in materia di strade i cui lavori sono i più costosi. La spesa da anticipare per le progettazioni le ha messe molto spesso in imbarazzo, e l'esperienza del passato tarda a consentir loro una adeguata fiducia.

Ultimamente un paese della bergamasca ha rifiutato la rete telefonica, sollevando scandali sulla stampa, finché l'amministrazione ha messo a nudo le condizioni di bilancio ed ha risposto che non era in grado di stendere la rete, e che prima del telefono, pure necessario, occorreva il rifornimento dell'acqua da bere, e forse non le si può dar torto.

Occorre incoraggiare queste amministrazioni se si vuole che la montagna non si spopoli, con tutte le dannose conseguenze.

Dove i popoli muoiono, muore la terra e la storia è maestra in materia. Non si può parlare di bonifica di pianura senza aver assicurato la bonifica montana che presume la persistenza dell'uomo. I detriti discendono, non salgono, e non dimentichiamo che abbiamo una serie di fiumi pensili che costituiscono una continua minaccia. Le calamità in questo campo hanno tutte le radici in alto.

FRANCESCHINI. Giustissimo, ne è esempio l'Adige.

PACATI. L'utilizzazione delle forze idrauliche. L'argomento è già stato esaurientemente discusso in sede di esame del bilancio dei lavori pubblici lo scorso anno dall'onorevole Valsecchi e si è concretato nell'ordine del giorno Corona, accettato come raccoman-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

dazione dall'allora ministro Tupini. In questo ordine del giorno erano precisati tre concetti fondamentali. Qui si fa riferimento alla legge sugli impianti idro-elettrici, 11 dicembre 1933, n. 1775, legge che indubbiamente ha dei lati positivi, ma contiene alcuni articoli che purtroppo si sono dimostrati inoperanti, tipo l'articolo 52 che riguarda la concessione ai comuni di una parte, fino a un decimo, di energia prodotta in base alla portata minima: questo articolo è rimasto praticamente lettera morta, se non è diventato una beffa per i comuni interessati.

I cardini di quell'ordine del giorno erano questi:

1°) l'obbligatorietà da parte dei concessionari dello sfruttamento idrico a concorrere alla sistemazione idraulico-forestale e alla bonifica montana della zona interessata;

2°) la consegna gratuita dell'energia opportunamente trasformata ai comuni godenti il diritto rivierasco secondo la vigente legislazione, con facoltà da parte degli stessi di destinarla agli usi domestici, all'agricoltura, all'artigianato e alla piccola industria locale. (Qui è inutile dire che cedere energia non significa niente, perché se l'energia è ad alta tensione i comuni non possono impiantare le costose centrali di trasformazione, e sono inoltre impossibilitati a costruire la rete adduttrice ai luoghi di consumo);

3°) il reintegro alle aziende espropriate con entità patrimoniali corrispondenti quantitativamente e qualitativamente a quelle espropriate, evitando la liquidazione pecuniaria ogni qual volta ciò si presenti possibile, magari con opere di bonifica montana, e ciò per conservare la capacità economica degli espropriati.

Mi rendo esattamente conto delle reali difficoltà che si frappongono all'attuazione di questi postulati di giustizia distributiva: se avessimo grandi mezzi finanziari potremmo seguire gli orientamenti della vicina Svizzera in materia, e sopperire alla integrazione del patrimonio con miglioramenti radicali sulle restanti terre, indirizzando l'agricoltura montana verso forme più evolute e di maggior reddito e, addirittura, mediante l'ausilio della fertirrigazione, trasformare i prati che si prestano per la configurazione orografica, in autentiche « marcite » di alta montagna. Ma ciò presuppone una attrezzatura ed una preparazione che non può compiersi in breve tempo anche prescindendo dai mezzi economici.

Comunque, se pur complesso, il problema esiste, e per quanto la strada verso la solu-

zione si presenti scabrosa, noi la dobbiamo percorrere. La sensatezza dei tre cardini è d'altronde indiscutibile: non togliere impunemente alla montagna una ricchezza estremamente necessaria per il sostentamento delle sue genti, senza la corrispettiva compensazione, poiché la frode non è lecita.

Si può del resto vedere anche sul piano economico se la legge del dare e dell'avere è in essi ampiamente rispettata.

Se noi consideriamo il fiume nel suo percorso, assoggettato a successivi imbrigliamenti parziali o totali, non è difficile rilevare i danni che derivano all'economia montana per effetto dell'utilizzazione delle forze idrauliche. Intanto ogni serbatoio di accumulazione reca seco l'inesorabile scomparsa di qualche malga.

Innumerevoli ruscelletti che scorrendo lungo i pendii fertilizzano boschi e prati, stimolando le attività fisico-chimiche, accelerando la trasformazione delle sostanze minerali ed organiche, migliorando il soprassuolo e mantenendolo soffice e spugnoso abbellendo il paesaggio con le argente cascatelle che costituiscono una delle attrattive del turista, finiscono nel regno dei nostalgici ricordi.

Nel contempo la vegetazione si riduce, l'erosione geologica si facilita, il terreno si denuda, il livello freatico talvolta si abbassa al punto che la vegetazione anche arborea ne soffre per le radici che non pescano più, le sorgenti riducono la loro portata se pur non inaridiscono, i fenomeni di capillarità, che dissetano il tappeto verde, rallentano. Non dimentichiamo che il soprassuolo — epidermide della terra — è un organismo vivente e come tale soggetto al ricambio del quale è elemento indispensabile l'umidità. La parte superficiale di questa epidermide viene mano a mano asportata e reintegrata dalla continua decomposizione della roccia sottostante che presuppone, per il ciclo, l'acqua mineralizzata. Il ricambio avviene più o meno lentamente a seconda della natura geologica del terreno; e deve essere tale da compensare i detriti di varia natura scendenti al piano e che *grosso modo* variano dai 300 agli 800 metri cubi per chilometro quadrato all'anno.

Certo questi fenomeni non si possono valutare qualitativamente e quantitativamente considerando soltanto un palmo di terra, vanno visti nel complesso. Di sicuro si può ancora affermare che madre natura non si lascia violentare senza reagire, e che l'uomo deve saper opporre alle sue forze uni-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

versali una intelligente reazione per non essere costretto a pagarne lo scotto.

Si dice che i serbatoi giovan^o come equilibratori. Anche in argomento non intendo fare delle affermazioni assolutiste: di assoluto non c'è che Dio. Epperò, durante la portata minima non vi è bisogno di equilibratori: nella portata di massima sì. E in tal caso l'esperienza insegna quanto sia scarsa in genere l'efficacia dei serbatoi.

Inoltre il lento defluire delle acque di magra scava un alveo che ha la sua importanza, sia pure di proporzioni limitate, sull'orientamento delle alluvioni di piena, importanza in genere positiva.

Con lo sfruttamento industriale delle risorse idriche in grande stile, vengono a scomparire le piccole industrie locali a carattere artigiano; scompaiono molini, fucine, segherie, aziende famigliari per le quali la ruota idraulica è fonte di vita.

Sia chiaro però che mettendo in rilievo questi elementi, non ho alcuna intenzione di fare una filippica contro la costruzione degli impianti idroelettrici, i quali costituiscono una delle prime ricchezze nazionali a beneficio della collettività. Neanche il montanaro ha delle recriminazioni da fare in tal senso. Siamo un paese povero di carbone e quest'oro liquido è una fortuna, e il suo sfruttamento è logico.

Il problema è un altro. Si pensi come diverso sarebbe il tenore di vita delle genti montane, se potessero esse stesse gestire la produzione e la distribuzione dell'energia elettrica che trae vita sui loro territori e si allontana per le vie dell'aria su tenui fili! Non avrebbero certo bisogno di ricorrere ai contributi statali per le loro opere, contributi che in genere si fanno attendere fino all'esasperazione e che restano molto spesso avvolti lungamente fra le spire della burocrazia. Il montanaro comunque non ha di queste pretese assurde: vuole comprensione concreta.

Il rischio del crollo delle dighe è oggi scientificamente ridotto, tuttavia anche questo aspetto deve essere posto in bilancio.

Sottolineo altresì, dando a Cesare quel che è di Cesare, che la nazione deve molto ai condottieri dell'industria idroelettrica, poichè per merito della loro intelligente iniziativa, l'uso dell'elettricità si è ormai diffuso come macchia d'olio su tutto il territorio portando incalcolabili benefici. Hanno trovato però, sul terreno economico, la via facile, poichè la richiesta in Italia ha sempre superato l'offerta, e gli sviluppi rapidi e continui del progresso non fanno certo prevedere una più o meno lontana inversione del fenomeno.

Nè tampoco si può dire che gli elettrici abbiano dovuto superare periodi acuti di crisi se si toglie il danneggiamento o la distruzione di alcuni impianti al passaggio dell'ultima guerra.

È in considerazione di ciò che quando mi si parla di contributi per la costruzione di serbatoi io sono piuttosto restio e penso che si debba proceder con cautela.

Del resto anche la distribuzione sul territorio è stata soggetta alla ferrea e spesso inumana legge del tornaconto economico: il potere di mammona ha avuto la prevalenza. Nè si può giustificare il fenomeno trincerandoci dietro le esigenze dell'anonimia; anche la società anonima non è un'astrazione che ripari dalle responsabilità e dei suoi errori sociali ne rispondono tutti, singolarmente per la loro quota parte, dico tutti coloro che la costituiscono: ogni lagrime versata, ogni vita umana condannata agli stenti per il potere di mammona ascosto dal mantello dell'anonimia inafferrabile, ricade sui componenti delle società stesse.

Le popolazioni più diseredate, e più scarse di risorse non godono ancora, purtroppo, dei benefici dell'energia elettrica. Nonostante che il 96 per cento degli italiani usufruiscano di tali benefici, il 19 per cento delle popolazioni venete e il 15 per cento della Calabria ne sono prive. E dire che proprio nel veneto sorgono giganteschi impianti idroelettrici: ironia della sorte! È un altro aspetto del problema che il Governo non deve ignorare poichè anche quelle genti sono figlie di madrepatria. Se gli industriali non sentono questo dovere di solidarietà umana, intervenga lo Stato.

È invalso l'uso da parte di alcune società di farsi finanziare dagli utenti la stesura della rete di collegamento con gli abitati specie se un po' lontani dai maggiori centri di consumo, o se isolati: materiali e posa in opera. Naturalmente la rete stessa passa poi senza compenso in proprietà delle ditte. E in genere si tratta degli utenti più bisognosi. Anche questo mi sembra un abuso, tanto più che l'energia spesso arriva agli stessi a tensioni basse.

Altre ditte praticano tariffe diverse nella zona di loro pertinenza; più alte nel baricentro della zona e man mano più basse verso la periferia adducendo il motivo che alla periferia devono battere la concorrenza delle società limitrofe. Non oso commentare il fenomeno. E giacché sono in materia di tariffe ho qualche cosa da osservare: abbiamo impianti costruiti anteguerra e quindi già ammortizzati, che producono all'incirca 13 mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

liardi di chilowattore; altri che hanno subito danni più o meno gravi dalla guerra, successivamente riparati, i quali producono all'incirca 7-8 miliardi di chilowattore; infine abbiamo impianti di nuova costruzione. Per i primi le tariffe attuali consentono lauti guadagni, per i secondi possiamo dire onesti, e per i terzi scarsi.

Non è giusto che gli ultimi ci rimettano e che i primi godano utili favolosi. È necessaria una perequazione anche se i primi porranno la scusante che i guadagni vengono investiti in nuovi impianti; ragione anche questa che dev'essere attentamente vagliata.

Le tariffe dovrebbero essere uniformi in tutto il paese; un organo idoneo dovrebbe soprassedere allo scopo con un sistema di compensazione, togliendo da una parte e riversando dall'altra; un organo snello, rapido, elastico.

Esaminata la questione, sia pure a brevi tocchi, nel suo complesso, mi sembra di poter concludere in piena coscienza che la legge del dare e dell'avere dai tre punti citati, sia più che rispettata, non solo, ma che si rendano necessari ulteriori provvedimenti perché questi frutti della nuova civiltà vengano a distribuirsi equamente fra tutti i cittadini.

Bisogna «umanizzare» la legge del 1933, specialmente per quanto concerne l'articolo 52. Certamente è difficile stabilire gli impegni da accollare alle imprese produttrici; però abbiamo la strada segnata dallo statuto regionale dell'Alto Adige. Non risulta che in virtù degli impegni previsti da tale statuto le aspirazioni alle nuove utilizzazioni idriche della zona abbiano subito un arresto, e ciò è significativo e confortante.

L'articolo 13 della predetta legge ha cercato di disciplinare tutto, in materia di concessioni, ma anch'esso ottimo nello spirito ha fallito sul terreno pratico. Molte società si sono assicurate le concessioni senza poi eseguire i lavori, e rinnovandosele man mano; intanto piccole industrie artigiane non si sono potute sviluppare e rinnovare, ed è venuto inoltre a mancare anche il beneficio dell'impiego, sia pure temporaneo, della mano d'opera locale per la costruzione mai fatte. Occorre apportarvi quelle correzioni che l'esperienza ha suggerito; imporre termini relativamente brevi per l'inizio e per l'ultimazione dei lavori.

L'articolo 46 dà la possibilità, in linea provvisoria, alle ditte di iniziare i lavori, quand'anche non è definito il compenso per l'esproprio dei terreni interessati. Orbene

che cosa praticamente succede? Quando i lavori sono incominciati, non foss'altro che per il costo, nessuno li può più sospendere anche se in linea teorica è possibile.

Ma poi, che forza hanno queste genti di montagna per potersi contrapporre ad enti che hanno uffici legali organizzati alla perfezione, ed adusati a trovare tutte le scappatoie alla legge?

I lavori non debbono potersi iniziare a vertenza ancora aperta circa gli espropri.

Si è parlato di tradurre in moneta i quantitativi di energia elettrica a disposizione dei comuni rivieraschi a prezzo di costo secondo la legge del 1933. Intanto non si deve parlare di pagamento anche a prezzo di costo di produzione da parte dei suddetti comuni, già danneggiati. Se la percentuale prevista dalla legge è troppo alta, la si riduca. Ma circa il compenso finanziario, c'è da essere perplessi, poiché il danaro fa presto a scivolar via; il fisco vi è particolarmente affezionato, ed il centro ha troppi bisogni per non lasciarsi vincere da una certa tentazione, e non il centro solo. I poveri comuni montani rischierebbero di rimanere col naso all'insù.

Bisognerebbe forse rendere obbligatoria la costituzione di appositi consorzi fra comuni rivieraschi, magari sotto l'egida (con cautela) dell'amministrazione provinciale, per lo sfruttamento dell'energia a disposizione. Non bisogna neanche correre il rischio che detta energia non venga utilizzata in tutto o in parte, per motivi diversi. Sarebbe ricchezza perduta, e noi non possiamo consentirci questo lusso, del resto tutt'altro che lodevole.

Un altro argomento scabroso è quello delle frane. Meritano un momento di particolare attenzione poiché troppe se ne sono aperte sul versante alpino con una portata distruttiva ed una violenza minacciosa che impensierisce, per i materiali che scaricano, per i prati che distruggono, per i boschi che sradicano. Frane ed erosioni sono una vera peste bubbonica che assesta colpi fatali al terreno montano. Non voglio limitarmi a segnalare il pericolo per il settore alpino: purtroppo anche negli appennini sono prodighe di sofferenze. Nate molto spesso da tagli imprudenti di boschi nei periodi di emergenza, soprattutto durante le guerre, hanno camminato con una celerità sorprendente. Una vittoria su di esse è possibile, purché nella lotta si sia tempestivi e tenaci. Ogni ritardo negli interventi si paga duramente, poiché frane ed erosioni camminano in progressione geometrica col tempo. E non pregiudicano soltanto l'agri-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

coltura montana, ma altresì quella collinare e di pianura. Ed ogni palmo di terra ha un valore inestimabile per il nostro popolo.

In una bellissima quanto tragica alba autunnale del 1923 la diga del Gleno in Val di Scalve crollava e l'immane fiumana liquida tutto travolgeva. Risveglio di morte fra quelle povere case travolte, pianti di innocenti, spasimi di madri, terrore di vecchi. Triste bilancio di circa seicento morti. Traendo forza dalla « bella immortal benefica fede » i sopravvissuti hanno ricostruito i loro casolari, le loro chiese, i cimiteri e riaccesa la fiaccola della speranza. Ma quante erosioni i risucchi hanno provocato sulla terra dolente!

Il paese di Bueggio è minacciato di nuovo di andarsene a valle per una tremenda erosione che da allora ha continuato a marciare indisturbata; l'erosione è a pochi metri dalla chiesa ricostruita con tanti sacrifici, e lambisce il cimitero. Io ho presentato una interrogazione in merito; mi è stato risposto che erano stanziati 25 milioni per i lavori di arresto; finora però le opere non sono state iniziate. Facciamo in modo di non arrivare troppo tardi.

Vi sono frane che nel futuro più o meno lontano, possono avere conseguenze inimmaginabili. È gioco forza provvedere in tempo utile.

Un accenno alle strade. Anche qui è necessario provvedere. Noi viviamo ancora con la classificazione del 1865, più o meno corretta.

Questi comuni di montagna non possono sopportare gli oneri derivanti dalla manutenzione stradale nella misura oggi vigente; è necessario che si veda il problema della classificazione onde passare parte delle strade comunali alla provincia e parte delle provinciali allo Stato. Le esigenze non sono più quelle di ottanta anni fa.

L'arteria della Valseriana, ad esempio, viene seconda in ordine al traffico dopo il viale di Monza, si può parlare di strada « provinciale » qual'è tutt'ora?

Inoltre non è comprensibile ai nostri tempi, l'esistenza di paesi ancora slacciati dal resto del mondo. Questo stato di cose deve scomparire in un breve tempo: se noi riusciremo a fare almeno questo, avremo già meritato assai.

Vi diranno che non sono opere produttive: non è vero, il fenomeno produttivo non va guardato solo dal lato economico, ma anche sotto l'aspetto morale, spirituale, delle conseguenze sociali; prima lo spirito e poi la materia, prima la vita e poi l'economia (*Applausi al centro e a destra*).

Circa le condizioni dei fabbricati della montagna alpina, io desidererei che i nostri amici del meridione (io ho visto le zone povere della Lucania, della Calabria, della Sicilia, e so come vivono, e vi assicuro che ne ho il cuore stretto) desidererei, dico, che venissero lassù nei crudi inverni, a vedere come altrettanto male viva la nostra gente sotto la neve, in certe topaie umide, maleodoranti, rintanata nelle stalle, perché la stalla è l'unica sorgente di calore. Lì si consumano, con la vita, i polmoni dei piccoli germogli. Lì non vi sono medici, levatrici, veterinari, lì manca tutto. È un problema realmente grave. Non dico che le zone montane siano tutte nelle stesse condizioni; parlo di certe plaghe; parlo della Valtellina, delle mie valli bergamasche, di certe valli friulane, e piemontesi e non di Cortina d'Ampezzo o di Sestriere. Alcune valli piemontesi hanno visto ridursi la loro popolazione ad un terzo: la frazione di Dronero, in provincia di Cuneo, per esempio, aveva 61 famiglie, ed oggi non ne conta che 11.

Io non so quali saranno le conseguenze. In Francia, purtroppo, si verifica lo stesso fenomeno; specie nella Savoia e nella Provenza in ogni modo; noi non dobbiamo seguire la strada della Francia, ma quella dei popoli che hanno la maggior cura della terra e consapevolezza del suo valore: il popolo giapponese e il popolo americano.

Sento anche il dovere di parlare delle scuole di montagna.

Nel campo scolastico si è fatto molto: edifici ne sono stati costruiti; pochissimi però in alta montagna.

Io scorrevo in questi giorni la splendida pubblicazione fatta dal Ministero della pubblica istruzione, magnifico documento della nostra attività. Guardavo quante scuole sono state fatte in montagna. Mi sono rattristato.

Vi potrei raccontare episodi che fanno raddrizzare i capelli; potrei dirvi che vi sono insegnanti realmente eroici ed industriosi, che si prodigano in tutti i modi per alleviare i disagi alle creature a loro affidate. Però i bimbi nelle classi debbono trovare almeno quel conforto che non trovano in casa: come fanno a vivere dentro certi tuguri che si chiamano scuole; come fanno ad applicarsi?

Urge dare edifici rispondenti didatticamente ed igienicamente ai nostri tempi anche al montanaro, ed adeguare i programmi alle sue necessità se vogliamo che la scuola aderisca alla realtà e non viva nel mondo della stratosfera. Al montanaro si parli dei

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

suoi boschi, dei suoi prati, delle sue coltivazioni e gli si diano scuole silvopastorali.

Ogni zona (e mi riferisco soprattutto alle scuole elementari) ha le sue esigenze scolastiche; non si può fare un programma unico. Vi sono esigenze e tendenze diverse, possibilità di lavoro e di sviluppo diverse. La scuola deve aderire ed obbedire all'ambiente naturale in cui sorge, adagiarsi alle condizioni geografiche e geologiche ed alle possibilità di vita e di lavoro delle varie zone. Troppo nel passato siamo vissuti nel mondo idealistico. Mi si perdoni questo intermezzo utile in quanto i criteri di progettazione devono poggiare sugli indirizzi dell'insegnamento.

Da ultimo voglio accennare alla questione del vincolo idrologico e del vincolo forestale. Il primo, creato nel 1923, è andato seppellendosi con gli anni; la legge sulla bonifica integrale lo ha in un certo senso eliminato. Dichiaro subito che io non sono favorevole ad eccessivi vincoli, in quanto essi non risolvono i problemi. Le sistemazioni idrologiche dei nostri bacini montani non si risolvono coi vincoli, ma con gli imbrigliamenti, i terrazzamenti, le colmate, e i miglioramenti e i rimboschimenti. Ad ogni modo, per quanto riguarda il vincolo forestale, penso che non dovrebbe essere rigido, ma mobile ed elastico (tutto è elastico al mondo) sì da aderire continuamente alle necessità della conservazione e del miglioramento dei terreni. Dovrebbe essere costituita in permanenza una commissione cui partecipino tecnici del Genio civile e forestale e geologi, col compito di determinare periodicamente l'opportunità di talune opere o sfruttamenti poiché secondo la natura del terreno uno spoglio della montagna può nuocere o meno.

Onorevole ministro, ho toccato soltanto alcuni problemi senza la pretesa di commentare le cifre di questo nostro bilancio che tuttavia offre innegabili aspetti positivi. Le due relazioni, del Senato e della Camera, sono esaurienti e profonde: la disamina è fatta con serietà e senso di autentica responsabilità.

L'onorevole ministro, d'altronde, ha già dato prova di saggezza ponendosi al fianco un uomo di alto valore scientifico ed umano. Non attendo miracoli poiché so valutare le difficoltà; coraggio, sì, esasperato coraggio, sensibilità per il personale, sensibilità per le terre che attendono le braccia umane per donare i loro frutti, sensibilità per le mie care genti di montagna che non sanno edificare monumenti, ma danno il cuore, tutto il cuore a chi si ricorda della loro sofferenza.

Dio assista lei e i suoi collaboratori nella ricostruzione di questa magnifica e tormentata terra dalle molte vite! (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge, per il quale chiedo l'urgenza:

«Miglioramenti delle pensioni della gente di mare».

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.

Se non vi sono osservazioni, rimarrà stabilito che l'urgenza è accordata.

(*Così rimane stabilito*).

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se vi è uno stato di previsione di spesa al quale si possono muovere delle critiche molto serie e per il quale si dovrebbero fare proposte precise per modificare in aumento gli stanziamenti complessivi e per modificare gli stanziamenti di singole voci, questo stato di previsione è proprio quello dei lavori pubblici che la Camera sta adesso esaminando.

Ma noi sappiamo bene che questo non è possibile, e che tali modificazioni non si possono più apportare, poiché con l'avvenuta approvazione preventiva dello stato di previsione della spesa del tesoro, per l'esercizio 1950-51, che, la maggioranza ubbidiente ha accolto così come è stato predisposto e presentato dal Governo, anche questo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici è ormai divenuto definitivo e pertanto immutabile, come parte integrante del bilancio dello Stato già approvato.

Se per esempio, io dopo aver fatto rilevare la progressiva diminuzione dell'entità degli stanziamenti per i lavori pubblici che da

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

173 miliardi dello stato di previsione 1948-49, sono stati ridotti a 114 nello stato di previsione 1949-50, e infine 103 miliardi nello stato di previsione 1950-51, se io — dicevo — dopo aver fatto questa constatazione, — ritenendo che gli stanziamenti per i lavori pubblici dovrebbero invece di anno in anno non diminuire ma aumentare notevolmente, — avanzassi perciò una proposta di aumento degli stanziamenti di questo stato di previsione, suffragando tale proposta da tante buone considerazioni (che io potrei fare anche come sardo per i problemi della mia regione e per il persistere di più di due milioni di disoccupati permanenti), tale mia proposta non avrebbe ormai nessun seguito, resterebbe lettera morta, non sarebbe neppure presa in considerazione perchè il bilancio nel suo complesso è ormai intoccabile.

Pertanto, noi da questi banchi dell'opposizione non possiamo che cogliere l'occasione intervenendo in questo bilancio e negli altri, per continuare instancabilmente ad elevare la nostra protesta per il modo di discutere i bilanci, costretti come siamo ad accettare il fatto compiuto nei riguardi di stanziamenti, che troppo spesso sono assolutamente insufficienti per bilanci come quello dei lavori pubblici, mentre sono esagerati per le spese militari e di polizia. Non è, inoltre, possibile affrontare con serietà i problemi che si presentano all'attenzione generale anche per la fretta con cui si discutono questi bilanci, limitando la discussione e cercando di restringere il più possibile il numero degli interventi, impedendo in tal modo un approfondito esame dei problemi, e un più serio studio delle spese previste, per cui il dibattito resta superficiale, direi formale. Non si tratta in definitiva che di una semplice e noiosa procedura, alla fine della quale si deve arrivare ad esprimere un voto. La maggioranza approva lo stato di previsione già preordinato dal Governo, sia per quanto riguarda lo stanziamento generale sia per le somme stabilite nei singoli capitoli del bilancio. Anche per questa frettevolezza protestiamo, convinti che la discussione degli stati di previsione dovrebbe essere uno degli atti più importanti della complessa attività parlamentare.

Ho detto all'inizio che vi è stata, dunque, una diminuzione complessiva degli stanziamenti di ben 70 miliardi dal 1948-49 al 1950-51. Ma oltre a ciò, dei 103 miliardi stanziati in questo esercizio, 24 miliardi circa vanno a coprire le autorizzazioni di spese che si riferiscono ad esercizi precedenti, per opere il cui finanziamento non è stato

ancora completato; 24 miliardi che rappresentano perciò non nuovi stanziamenti, ma iscrizioni che hanno un valore puramente e semplicemente contabile. E pertanto i 103 miliardi stanziati per l'esercizio 1950-51, sottraendo i detti 24 miliardi, si riducono in sostanza a 80 miliardi: con una riduzione effettiva di spesa di oltre 90 miliardi dall'esercizio 1948-49. Si potrà tentare di dare qualche giustificazione; ma la realtà resta tale quale ho detto; e denuncia la politica di un Governo fondamentalmente incapace a svolgere una attività di lavoro di investimenti e di piena occupazione, energica, a largo respiro, per assorbire sempre più, nell'opera accelerata di ricostruzione del paese, la disoccupazione che permane stazionaria e che può venire assorbita solo con provvedimenti energici.

Vi è pertanto un abisso sempre più profondo fra le esigenze della nazione e la scarsità degli stanziamenti, anche se citando una serie di leggi speciali si cercherà di dimostrare che gli stanziamenti sono aumentati.

Ma vi è di peggio. Ed è che anche questi scarsi stanziamenti non vengono tutti utilizzati. E che così sia è dimostrato dall'accumularsi impressionante dei residui di cassa che alla fine di questo esercizio ammontaranno a ben 250 miliardi.

GARLATO, *Relatore*. Ma vanno diminuendo.

POLANO. Sta di fatto, dunque, che ci troviamo in presenza di ben 250 miliardi, i quali sono somme destinate nei passati esercizi ad opere da eseguire e non ancora iniziate. Si tratta cioè di impegni già assunti, di debiti che si dovranno pagare; e pertanto di somme che non possono essere utilizzate altrimenti e che devono attendere immobili il loro turno di utilizzazione.

Ciò è indubbiamente molto grave. Si dice che tale mancata utilizzazione degli stanziamenti, fatti per un determinato esercizio finanziario, sia dovuta alle difficoltà di funzionamento degli organi burocratici centrali e periferici del Ministero dei lavori pubblici. Dallo stanziamento all'appalto dell'opera generalmente trascorrono termini molto lunghi, che talvolta vanno da 12 a 18 mesi, e anche di più. Nella regione nella quale io vivo, e cioè in Sardegna, abbiamo non pochi esempi di stanziamenti fatti per opere che si sono iniziate molto tempo dopo lo stanziamento.

Questo è un grosso inconveniente, al quale da tempo si sarebbe dovuto provvedere. E avrebbe dovuto provvedervi il ministro

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Tupini, che è stato in carica abbastanza tempo per agire in materia e al quale certamente non mancavano segnalazioni. Provvedere come? Decentrando il più possibile i servizi del Ministero, dando maggiore autonomia di funzionamento ai provveditorati, snellendo l'apparato dei provveditorati stessi, cambiando certi provveditori — ed anche in questa materia abbiamo avuto una triste esperienza in Sardegna —, aggregando a questi provveditorati funzionari attivi e capaci, e assicurando sul funzionamento dei provveditorati la sorveglianza non solo degli organi centrali del Ministero, ma anche un controllo democratico delle province, che entrano nella giurisdizione di ogni provveditorato, a mezzo di rappresentanti democraticamente designati dalle deputazioni provinciali, in modo da controllare la destinazione e l'impiego degli stanziamenti.

Fatte queste osservazioni di carattere generale, passo a parlare dei problemi che, in materia di lavori pubblici riguardano particolarmente la mia regione: la Sardegna. Io sono grato all'oratore che mi ha preceduto, onorevole Pacati, per aver rivolto parole calorose di simpatia verso la Sardegna e le sue necessità. Noi sardi siamo grati a quanti dimostrano interesse per i problemi della nostra isola. Ma vorremmo soprattutto che della nostra isola si occupasse seriamente il Governo, poiché dalle misure che deve prendere il Governo in esecuzione di precise disposizioni di legge esistenti, può dipendere veramente l'inizio di una larga opera di rinascita economica e sociale della Sardegna.

Il Governo ha il dovere di attuare sollecitamente quelle disposizioni di legge.

Non ho certo cose nuove da dire per quanto riguarda la Sardegna. Ma questo fatto dimostra di per se stesso che non c'è nulla di cambiato, purtroppo, nella situazione della nostra isola così arretrata. Per cui possiamo benissimo richiamare alla memoria dei dati che risalgono alla fine del 1947, perché essi non sono fundamentalmente mutati.

Si tratta di dati forniti allora dall'alto commissario per la Sardegna, generale Pinna, quando elaborò un piano quinquennale per la rinascita dell'isola. Da quei dati risulta che, per quanto riguarda le opere sanitarie, per esempio, per i 484 centri abitati della regione in materia di acquedotti si rileva che 60 comuni non ne hanno affatto; 130 comuni ne sono provvisti, ma in maniera insufficiente, e 120 — compresi i 3 capoluoghi, che durante l'estate non hanno acqua e il

problema dell'approvvigionamento idrico diventa un assillo — non hanno disponibilità di acqua potabile. 310 comuni, pertanto, non hanno affatto od hanno insufficiente approvvigionamento idrico.

In materia di fognature; 125 comuni sono completamente privi di fognature (oltre la metà), e 38 le hanno incomplete.

In materia di cimiteri: vi sono ancora in Sardegna una settantina di comuni che non hanno luogo dove seppellire i morti, e 48 hanno cimiteri insufficienti. In materia di altre opere igieniche: 220 comuni mancano di mattatoi; 215 comuni non hanno un mercato pubblico. Vi sono inoltre ancora una quarantina di comuni e frazioni popolate che non hanno l'energia elettrica.

Io vorrei elencarli tutti questa quarantina di centri abitati che non hanno in Sardegna la luce e che la chiedono da tanto tempo. Eppure vi è in Sardegna una società monopolistica di produzione di energia elettrica (la Società elettrica sarda) la quale ha annunciato per l'anno 1949 un utile di 189 milioni. Ma non potrebbe lo Stato costringere questa società a portare la luce, questo elementare segno di vita civile, in quei centri abitati dell'isola dove la luce elettrica non è ancora giunta?

Per quanto riguarda poi l'edilizia scolastica, quale è la situazione? L'articolo 34 della Costituzione della Repubblica italiana dice che: «La scuola è aperta a tutti. L'istruzione inferiore, impartita per almeno 8 anni, è obbligatoria e gratuita», così dice la legge fondamentale dello Stato! Ma in Sardegna la scuola, lungi dall'essere «aperta a tutti», purtroppo è ancora ermeticamente chiusa a troppi bambini. Su 270 mila bambini obbligati all'istruzione nel 1948-49 hanno frequentato la scuola soltanto 157 mila, cioè circa il 60 per cento; vuol dire, dunque, che il 40 per cento dei bambini che potevano frequentare le scuole non le hanno frequentate, ed in gran parte per mancanza di edifici scolastici e per l'insufficienza delle aule. Da 60 a 70 mila bambini non sono affatto iscritti alle scuole. I genitori non li vanno ad iscrivere perché vivono in frazioni dove non ci sono scuole o dispersi nelle campagne; i bambini devono perciò percorrere grandi distanze per raggiungere la scuola più vicina. E poi le aule disponibili non sono in numero sufficiente per accogliere tutti gli alunni e vi è in ogni aula sovrabbondanza di alunni.

Diamo uno sguardo ai dati forniti dall'Istituto centrale di statistica sul movimento dell'anno scolastico 1948-49. Se esa-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

miniamo le cifre riguardanti la Sardegna e le confrontiamo con quelle di altre regioni avremo il quadro seguente: 1°) la Sardegna, dopo la Basilicata, è quella fra le regioni italiane che ha il minor numero di scuole elementari. L'isola conta infatti fra statali, parificate e private soltanto 661 scuole (di cui 291 in provincia di Cagliari, 231 in provincia di Sassari e 139 in provincia di Nuoro) mentre altre regioni del Mezzogiorno presentano i seguenti dati: l'Abruzzo 2029, la Campania 2529, la Puglia 905, la Calabria 1693. Solo la Basilicata ne ha meno della Sardegna; 484.

Ora per le 661 scuole della Sardegna vi sono solamente 2740 aule (molte delle quali sono delle vere catapecchie!) che sono state frequentate nell'anno scolastico decorso da 157.327 alunni tra maschi e femmine. Risultata per conseguenza che ogni aula ha dovuto contenere oltre 57 alunni: per cui nei confronti delle altre regioni, per la media di alunni in ogni aula, la Sardegna torna all'ultimo posto, anche dopo la Basilicata. Ecco i dati di raffronto: ci sono 39 alunni per aula in Abruzzo; 41 alunni per aula in Calabria e in Basilicata; 43 alunni per aula in Campania; 50 alunni per aula in Sicilia, 55 per aula in Puglia.

In Sardegna abbiamo dunque le aule più affollate nei confronti di tutte le regioni dell'Italia meridionale e insulare, con punta massima in provincia di Cagliari: 60 alunni per aula. Mentre si hanno: 35 alunni per aula nell'Italia centrale e 34 alunni per aula nell'Italia settentrionale. Se si considera poi il numero medio di alunni per scuola si ha che nell'Italia insulare vi sono 203 alunni, nell'Italia meridionale ve ne sono 156, nell'Italia centrale 98, nell'Italia settentrionale 119. È dunque in queste condizioni di aule e di scuole che deve procedere l'istruzione elementare in Sardegna.

Non vi è pertanto da meravigliarsi se in tali condizioni molti alunni non vanno a scuola, se il profitto è scadente e se molti fra quelli che hanno incominciato a frequentare la scuola, ad un certo momento la abbandonano, come è dimostrato dalle cifre stesse dell'Istituto centrale di statistica, il quale ci dice che nel 1949 vi erano 55.251 alunni che frequentavano la prima classe della scuola elementare; 41.697 che frequentavano la seconda, 31.000 che frequentavano la terza, 18.891 che frequentavano la quarta, e soltanto 10.488 che frequentavano la quinta. Dal 1° al 5° anno della scuola elementare, il numero degli alunni si riduce ad un quinto

di quello iniziale; cioè: solo il 20 per cento degli alunni iscritto al 1° anno giunge al quinto, cioè al termine. Anche questa è la percentuale più bassa di tutta l'Italia meridionale e insulare, mentre la media nazionale è del 50 per cento.

Vediamo ora le cifre relative agli edifici scolastici. In provincia di Cagliari vi sono soltanto 82 edifici scolastici, con 1383 aule per ben 84.302 alunni: con 60 alunni per aula: un primato nazionale ben triste, che penso nessun'altra provincia d'Italia invidierà a quella di Cagliari! In questa stessa provincia sono ben 192 i comuni e le borgate che mancano di edificio scolastico. Quasi la metà delle aule esistenti in provincia di Cagliari si trovano in locali di fortuna e sparse in case private.

In provincia di Sassari ove vi sono 74 comuni e 24 frazioni-borghi, solo una decina di comuni hanno edifici scolastici sufficienti, mentre oltre una ventina di comuni possiedono caseggiati scolastici manifestamente insufficienti ed oltre una quarantina di comuni e quasi tutte le frazioni non hanno alcun edificio scolastico. E la scuola viene fatta in locali malsani, spesso senza luce e senza aria. Qual meraviglia, ripeto, se molti alunni disertano la scuola elementare e se molti fra quelli che ne iniziano la frequenza la disertano poi prima di averla condotta a termine?

Passo ora a parlare della grave situazione in cui si trova la viabilità in Sardegna. Ella sa, onorevole ministro, che la Sardegna è anche in questo all'ultimo posto nella graduatoria fra le regioni d'Italia per quanto concerne la rete stradale. Ecco le cifre: per ogni 100 chilometri di superficie, la Sardegna ha chilometri 5,39 di strade nazionali, chilometri 8,48 di strade provinciali e chilometri 5,04 di strade comunali, per un totale di circa chilometri 19,50 di rete complessiva. Mentre tutta l'Italia ha chilometri 56,50 di rete complessiva per 100 chilometri quadrati di territorio e l'Emilia ne ha oltre 92, cioè quattro volte e mezzo di più della rete stradale della Sardegna.

La Sicilia si avvicina già alla Sardegna, ma ha chilometri 33,20 di rete complessiva per 100 chilometri quadrati (una volta e mezzo la rete della Sardegna). E perfino la Lucania, che è la regione che precede immediatamente la Sardegna, al penultimo posto nella graduatoria, ha chilometri 27,5 di rete complessiva su 100 chilometri di territorio.

La Sardegna, fra tutte le regioni, ha dunque la percentuale più bassa per 100 chilo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

metri quadrati. Questa carenza di strade pesa gravemente su tutta la vita isolana; sia dal punto di vista economico che da quello culturale e sociale.

E noi sentiamo ancora il ministro dei trasporti parlare di soppressione di ferrovie, di sostituzione in Sardegna di ferrovie con trasporti automobilistici. Ma dove si possono fare questi trasporti automobilistici quando non vi sono strade adatte, quando le strade che abbiamo nell'isola sono assolutamente insufficienti e mal tenute?

Le strade sono indispensabili per raggiungere vasti territori da valorizzare e da coltivare. E quando queste strade non vi sono o sono scarse e impraticabili, la situazione di depressione della regione è certamente molto grave. Oggi, per immense estensioni di territorio, da noi in Sardegna non vi sono strade. Attualmente la rete stradale sarda è sviluppata principalmente verso i centri maggiori.

Non le dico poi, onorevole ministro, dello stato in cui si trova la maggior parte delle strade provinciali e comunali, ed in parte anche quelle nazionali. Sono in condizioni pietose, impraticabili.

Tutta la stampa isolana ha raccontato che quando l'onorevole Tupini, allora ministro dei lavori pubblici, venne in Sardegna per inaugurare gli impianti del Flumendosa, percorrendo una strada fra le peggiori dell'isola che doveva portarlo sul luogo della inaugurazione, egli è stato preso dal mal di mare per lo sbalottamento che ha dovuto subire nella sua vettura durante quel percorso per una strada assolutamente impraticabile. Io non vi ero, ma comunque se ne è parlato nella stampa. Può darsi che si tratti soltanto di una barzelletta ma è certo che quelle strade sono veramente impraticabili e che l'onorevole Tupini se ne rese conto nel corso di quella visita.

Un giornalista che è stato recentemente in Sardegna ha raccontato che per recarsi a Lula, paese della provincia di Nuoro, l'autista della macchina sulla quale viaggiava, prima di partire dal capoluogo, fece un rifornimento di «sabbione» allo scopo di poter colmare poi, cammin facendo, le buche che si presentavano lungo la strada che doveva percorrere con la macchina. Questo è stato scritto da un giornalista il quale ha visto con i propri occhi. E non è una cosa rara in Sardegna, trovare strade simili.

Nel novembre scorso si è tenuto a Cagliari il congresso regionale dei trasporti, durante il quale si è pure parlato della situazione della

rete stradale in Sardegna. E quel congresso formulò la richiesta di riqualificazione, come strade nazionali, di almeno 670 chilometri di strade provinciali e comunali, che assolvono attualmente la funzione integratrice della rete stradale, costituendone la necessaria via di raccordo. A quel congresso era presente l'ingegnere Ero, direttore generale dell'A. N. A. S. che, posto di fronte a queste richieste, non seppe che cosa rispondere e se la cavò accennando alle difficoltà che tale richiesta rappresentava per la possibilità di attuazione.

Anche l'onorevole Tupini, in occasione della sua visita in Sardegna, fu avvicinato dai giornalisti che gli proposero gli stessi quesiti; ma anche egli diede risposte evasive.

Orbene, io pongo a lei queste stesse richieste, onorevole ministro. Si pone o non il Ministero dei lavori pubblici il problema di dare tale riqualificazione a quelle strade secondo le richieste del congresso dei trasporti di Cagliari? È un provvedimento assolutamente necessario perchè le province e i comuni non sono in condizioni di provvedere ad una adeguata manutenzione di quelle strade sulle quali si svolge ormai un intenso traffico in progressivo aumento e, quindi, soggette ad un progressivo logorio per cui è necessaria una seria manutenzione che province e comuni non sono in condizioni di fare.

Intende o non intende il Ministero studiare questo problema di riqualificazione di questi 600 e più chilometri di strada di cui si è parlato al congresso di Cagliari come di una necessità impellente per lo sviluppo del traffico?

Occorre dunque rinnovare e potenziare la rete stradale sarda. Le stesse strade nazionali sono per poco meno di due terzi ben lontane da quel grado di perfezione indispensabile alle strade moderne, sia per notevoli vizi di tracciato ancora non eliminati sia per la limitata larghezza del corpo stradale — metri 6 o 7 con carreggiata di metri 4,50 o 5, che sono dimensioni inadeguate al traffico dei grossi autocarri moderni — e sia infine per essere pavimentate con massicciate ad acqua. È necessario quindi che per queste strade di grande comunicazione sia attuato un piano di vasti lavori per migliorare e ampliare questa rete, con la costruzione di nuovi tratti indispensabili al potenziamento generale della rete stradale stessa.

Altro grave problema è quello di liberare i centri abitati dalla polvere. Bisogna liberare dalla polvere gli abitanti dei comuni

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

attraversati da strade ove il traffico è in progressivo aumento. Potrei citare i nomi di decine di paesi delle tre province sarde i cui abitanti vivono continuamente in mezzo alla polvere d'estate, per poi piombare nel fango dall'autunno all'inverno. Vi sono comuni dove le strade provinciali, e talvolta quelle nazionali non depolverizzate, attraversano tutto l'abitato perchè questi comuni si sono andati estendendo lungo le strade di comunicazione; e per queste strade passano ogni giorno numerosi autocarri che sollevano nuvole di polvere che penetra nelle case dalle finestre e dalle porte aperte. I bambini che giocano sulla strada ingoiano polvere, le donne che in casa fanno il pane o cucinano vedono entrare la polvere dalle porte e dalle finestre. È una vera ossessione per quelle popolazioni!

Ma perchè non si trova modo di risolvere questo problema che investe l'igiene e la salute della nostra gente? Si tratta almeno di liberare dalla polvere questi tratti di strada che attraversano l'abitato affinché, quando passano gli automezzi, le popolazioni non siano continuamente investite dalla polvere. È un problema di civiltà e di giustizia, è un problema che non si può rimandare! Lo stesso ingegnere Era, direttore generale dell'A. N. A. S., disse al congresso di Cagliari che occorre provvedere anzitutto alla depolverizzazione di almeno il 60 per cento dei tratti di strada entro gli abitati. Ma fatelo dunque con piano preciso, sistematicamente attuato. Questo problema dovrebbe essere in due o tre anni completamente risolto. Bisogna liberare quelle popolazioni dalla polvere, bisogna depolverizzare queste strade di traffico all'interno degli abitati. E badi, onorevole ministro, si tratta non solo di piccoli centri abitati, ma anche di grossi centri che sono attraversati da strade in tale deplorabile stato!

Ho voluto ricordare questi dati non perchè vi siano ignoti, signori del Governo, onorevoli colleghi della Commissione e della maggioranza. Tutti conoscete molto bene questi dati. Ma li ho voluti ricordare perchè essi sono un atto di accusa contro il potere centrale, contro la vecchia classe dirigente che ancora rappresentate, che hanno lasciato la nostra isola in uno stato di estremo abbandono in materia di lavori pubblici: strade, opere igieniche e sanitarie, scuole ed edilizia in generale. Forse che i sardi devono continuare a vivere in queste condizioni? Non si vede infatti nessun piano per la soluzione di questi problemi!

Questa situazione è un atto d'accusa anche contro l'attuale Governo perchè non ha dimostrato di voler affrontare radicalmente il problema, della rinascita dell'isola.

Conosciamo bene le ragioni che ci sono state sempre addotte per giustificare l'abbandono verso la Sardegna: lo Stato non è in condizioni di fare investimenti in larga misura per affrontare tutti i problemi dell'isola. Ma, signori del Governo, signori della maggioranza, voi avete approvato alcuni mesi fa gli stanziamenti per la Somalia. I mezzi li avete trovati, dovete trovarli anche per la Sardegna! Noi ve lo dicemmo, allora, quando si parlò della Somalia: la Sardegna vale più della Somalia, la Sardegna è l'Italia, pensate alla Sardegna!

Giorni fa, un'altra voce si è levata in quest'aula, una voce che non è partita da questi banchi, ma dal centro. È stato l'onorevole Giannini a dirvi: « che bisogno abbiamo di andare in Somalia quando abbiamo la Sardegna che vale 100 Somalie »?

Questo è giusto: è una verità sacrosanta. E bisogna ripeterla sovente, come un martellamento, perchè entri in testa agli uomini di governo, ai nostri ministri e sottosegretari; che si convincano che la Sardegna vale 100 volte di più della Somalia e che bisogna fare tutti gli sforzi perchè quest'isola così maltrattata e così meritevole venga tolta dallo stato in cui è lasciata. Chiediamo riparazione allo abbandono ed ai torti che ci sono stati fatti: nell'interesse della Sardegna, che è interesse della nazione.

Avete impiegato 6 anni per trovare, signori del Governo, i pochi milioni necessari per sistemare la facoltà di agraria presso l'università di Sassari. Il Governo ci sta lungamente ponendo sopra prima di mollare i due milioni annui necessari per assicurare il funzionamento della facoltà d'ingegneria mineraria presso l'università di Cagliari. Ma avete subito trovato i miliardi necessari per la Somalia. Sono soldi sperperati, buttati, perchè non daranno niente di duraturo all'Italia; mentre la Sardegna che ha tante ricchezze naturali potrebbe molto dare all'Italia: e la sua valorizzazione va non solo a suo beneficio, ma anche a quello della nazione. Trovate dunque per la Sardegna i mezzi per un'ampia politica di lavori pubblici.

C'è l'articolo 8 dello statuto speciale per la Sardegna che vi impegna a questo. Esso dice che alla regione devono essere assicurati « contributi straordinari dello Stato per particolari piani di opere pubbliche e di trasformazioni fondiarie ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Vi è l'articolo 13 dello stesso statuto che vi impegna a questo. Esso dice: « Lo Stato col concorso della regione dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'isola ».

Avete predisposto questo piano organico di lavori pubblici? Se lo avete predisposto, come era vostro dovere, fatelo conoscere. Ma voi non avete predisposto niente!

Credete dunque che i sardi possano continuare ad aspettare, e siano disposti ad aspettare, pazientemente all'infinito?

Voi avevate una bozza di piano: il piano elaborato a fine del 1947 dall'alto commissario per la Sardegna, generale Pinna. Non era un piano perfetto e completo, non era certo soddisfacente. Tuttavia era una base sulla quale si poteva discutere e costruire anche un piano più perfetto e più completo. Ma quel piano non è stato preso in nessuna considerazione. È stato però respinto proprio da ministri che sono ancor oggi al Governo, a cominciare dal Presidente del Consiglio. E quale altro piano avete voi? Avete forse preparato un piano vostro così come lo indica l'articolo 8 dello statuto speciale per la Sardegna? Avete preso accordi con la regione? Ormai la regione vive da un anno. Ed essendo ormai posto il problema della rinascita della Sardegna come un problema urgente, in un anno doveva essere già elaborato un piano e portato a conoscenza dell'opinione pubblica. Non lo avete fatto ed è per questo che la parte più attiva della Sardegna si è mossa. Nel gennaio scorso le organizzazioni sindacali hanno preso l'iniziativa di elaborare un piano per la rinascita economica e sociale della Sardegna. E c'è stato un congresso grandioso a Cagliari il 7 maggio scorso, che ha gettato le linee fondamentali di un tale piano dove sono compresi anche i problemi dei lavori pubblici. Prendete in considerazione quei suggerimenti, che vi vengono dall'iniziativa popolare, dal congresso della rinascita. Prendete in considerazione tutti quei problemi che il congresso ha messo a fuoco. Fate in modo che essi possano essere affrontati e risolti sollecitamente, perché, ho detto prima, il popolo sardo non può e non vuole più aspettare a lungo nell'attuale situazione. Il popolo sardo esige che questi problemi vengano affrontati e risolti al più presto. Noi conosciamo, ho detto prima, le difficoltà che voi avanzate in materia di stanziamenti e di investimenti. Però, quando si tratta di una regione come quella sarda — lo ha detto anche l'oratore che mi ha preceduto — che offre i vantaggi di tante risorse

naturali, gli investimenti non sono certo improduttivi. Valorizzare la Sardegna vuol dire aprire anche le porte dell'isola a una forte immigrazione di lavoratori della penisola. Si parla spesso di emigrazione, di mandare i nostri lavoratori all'estero, quando, ponendosi a risolvere il problema della Sardegna, si avrebbe larga possibilità di occupazione non solo di tutta la mano d'opera dell'isola, ma vi sarebbe modo di occupare molte decine di migliaia di lavoratori italiani nell'opera grandiosa di ricostruzione e di valorizzazione della Sardegna. Ed una volta potenziata, in Sardegna si porrebbe anche un problema di ripopolamento. E l'isola potrebbe assorbire allora fino ad un milione di persone di altre regioni, assicurando ad esse pane e lavoro!

È per queste ragioni che ho voluto richiamare in questa sede l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e del Governo perché, facendo riferimento agli articoli 8 e 13 dello statuto speciale, predispongano al più presto un piano di investimento e di opere pubbliche rivolto a creare una vita nuova in Sardegna, a favorire e affrettare la rinascita della nostra isola, considerando questo come un problema urgente di interesse nazionale. (*Vivi applausi all'estrema sinistra*).

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

FERRARESE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, fermerò un momento la vostra attenzione su tre argomenti principali. Il primo riguarda le leggi Tupini. Le leggi Tupini sono state ottime nel complesso delle loro disposizioni; però, dopo un anno, ci siamo accorti che qualche cosa doveva essere modificato.

MATTEUCCI. Io me ne ero accorto prima.

FERRARESE. Anch'io me ne ero accorto prima; ma gli organi burocratici sono lenti, spesso, a comprendere la necessità di certe modificazioni. Parliamo della legge n. 408 sull'incremento dell'edilizia popolare. Noi abbiamo visto affollarsi sui tavoli del Ministero le domande delle nostre cooperative, le domande degli istituti autonomi delle case popolari, dell'istituto « Incis ». Diceva giorni fa l'onorevole sottosegretario che le domande sono salite a 4 mila, per miliardi e miliardi di lavori, quando invece con gli stanziamenti fatti in bilancio sarà possibile provvedere soltanto alle domande di 300-350 cooperative. È necessario che questa legge, che si dimostra tanto gradita ai nostri organismi cooperativi venga maggiormente valorizzata

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

nel senso di dare i finanziamenti necessari perché queste costruzioni possano avvenire nel nostro paese.

V'è la legge 589 sugli enti locali. Anche qui si tratta di una legge provvida, perché siamo usciti da quel caos della legge — chiamiamola così — delle assegnazioni, della disoccupazione, per cui lo Stato anticipava il cento per cento, salvo poi i comuni a rimborsare il 50 per cento nel trentennio, dopo tre anni dal collaudo.

Per ricordare soltanto la provincia di Treviso (la mia provincia) vi faccio presente che le domande al provveditorato sono salite ad oltre tre miliardi di lavori. Quanti milioni potranno essere dati in contributo e la somma dei lavori da farsi quale sarà? Io mi auguro che essa possa essere almeno il doppio di quella dell'anno scorso, ma se sarà doppia, noi avremo che su una richiesta di tre miliardi di lavori, potranno essere compiuti appena 500 o 600 milioni di lavori. Anche qui, quindi, la necessità di provvedere a maggiori stanziamenti.

Il Governo ha provveduto, ed abbiamo approvato l'altro giorno il maggiore stanziamento di un miliardo per il 1949-50, ma io mi auguro che lo stanziamento per il futuro esercizio e per gli esercizi successivi a quello 1951-52 possa essere per lo meno triplicato. Il Tesoro opporrà le sue resistenze ma io sono sicuro che il ministro, da buon siciliano, punterà i piedi e potrà ottenere dal ministro del tesoro i maggiori stanziamenti, perché molti e molti sono i lavori che i nostri comuni intendono fare, sia pure sobbarcandosi all'onere dei mutui, sia pure incontrando spese non indifferenti, aumentando le imposte e le tasse; ma sono lavori che reclamano una urgente attuazione ed è quindi necessario che il Tesoro provveda a che nei futuri stanziamenti le somme siano per lo meno triplicate.

Bisogna poi snellire la procedura. Di tutte quelle opere che sono state finanziate, o, meglio, per le quali è stato dato il contributo dal Ministero dei lavori pubblici l'anno scorso, io credo che pochissime hanno avuto già inizio. E so di qualche sindaco il quale ha avuto sì la notizia della concessione del contributo statale ma per attuare il suo piano, per costruire la scuola, per fare le strade necessarie, ha dovuto ricorrere a delle anticipazioni di cassa. Il tesoriere ha anticipato la somma necessaria, ma questo vuol dire che quel sindaco è andato incontro ad una spesa non indifferente, perché, domandando una anticipazione di cassa al tesoriere, ha dovuto pagare un interesse considerevole.

Occorre snellire queste pratiche e dare ai provveditorati la possibilità di autorizzare i lavori senza che queste opere debbano essere esaminate nei loro progetti dal Ministero dei lavori pubblici, perché questo importa una perdita di tempo che non fa che ritardare le opere che i comuni intendono attuare.

È necessario poi che il finanziamento da parte della Cassa depositi e prestiti avvenga in modo immediato, perché io ricevo spesso dai comuni delle lettere di questo tenore: « Onorevole, noi abbiamo avuto la lettera dal ministro il quale dice che per la tale opera il comune è stato ammesso al contributo, però dalla Cassa depositi e prestiti non abbiamo avuto alcuna adesione alla contrazione del mutuo ».

Lo so che il ministro, lodevolmente, ha creato una commissione la quale provvede a che, una volta dato il contributo al comune, automaticamente vi sia il finanziamento da parte della Cassa depositi e prestiti, ma bisogna affrettare, perché, ripeto, i comuni non hanno possibilità finanziarie per far fronte ai tanti lavori, con anticipazioni di cassa, d'altra parte queste opere che sono necessarie ritardano non dei mesi, ma di qualche anno.

È necessario poi apportare anche delle modifiche alla legge n. 589, e mi riferisco precipuamente alle strade. La legge prevede soltanto la costruzione di strade, non prevede il contributo per le rettifiche, gli allargamenti delle strade, la costruzione di qualsiasi strada necessaria ai comuni. Sono previste solo le strade che possono allacciarsi ad una stazione ferroviaria.

È necessario avere un criterio più largo, che estenda lo stanziamento non solo alla costruzione di nuove strade, ma anche alla sistemazione delle strade attuali, alle rettifiche, ai loro allargamenti e, se possibile, anche alla asfaltatura stradale, perché oggi l'asfaltatura è diventata anche una necessità.

Mancano i quattrini, ci si obietterà. Facciamo quello che possiamo, e nei limiti del possibile, ma ciò non toglie che il problema esista, e che sia necessario provvedere a che la legge sia, in questo senso, modificata.

L'articolo 7, poi, della legge Tupini, prevede il trattamento speciale per i comuni dell'Italia meridionale ed insulare, e stabilisce, il successivo articolo 20, che i comuni dell'Italia centro-settentrionale possono godere di determinati privilegi stabiliti per i comuni dell'Italia meridionale ed insulare.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Io vorrei raccomandare che nella applicazione di questi articoli vi sia una visione larga, non troppo fiscale, e mi riferisco ad un caso, ad un problema tutto particolare della mia provincia.

La zona del Montello — chi non conosce, fra i più anziani di noi, il Montello che fu teatro di una guerra vittoriosa — ha una superficie di parecchie migliaia di ettari, è un dorso collinoso di 35 chilometri di perimetro e di 60 chilometri quadrati di area, assumendo quella forma ellittica che tutti conosciamo: ha una altezza media di 100 metri e culminante a metri 360 sul mare nel Collesel della Val dell'Acqua. Una volta era veramente boscoso, e la Serenissima ricavava dal Montello il legname necessario per le sue galere.

Un giorno il Montello è stato diviso: metà è stata venduta, e l'altra metà è stata assegnata, *pro capite*, alle famiglie che vi abitavano o vi avevano interessi. La cultura di esso è varia, e potrebbe essere superiore all'attuale del 40 o del 45 per cento se fossero praticate, nel Montello, le necessarie opere di valorizzazione.

Noi abbiamo il Montello che è completamente non dico sprovvisto di strade, perché vi sono ancora le vecchie strade della guerra 1915-18, ma si tratta di strade senza massciata, ad eccezione di due, che uniscono Montebelluna con la parrocchia dei Santi Angeli, strade abbandonate completamente, che hanno bisogno di essere rimesse in efficienza. Manca l'acqua, manca la luce elettrica, mancano tutti i servizi sanitari. Non c'è che un povero parroco, il quale da trenta anni è nella parrocchia dei Santi Angeli: i sindaci dei comuni di Nervesa, Arcade, Volpago, Montebelluna e Crocetta si sono interessati e si interessano per le molte necessità del Montello e si augurano che il Governo voglia provvedere con sollecitudine.

Quella zona si può considerare veramente zona depressa; se non vogliamo considerarla zona depressa agli effetti della legge per cui sono stati previsti quegli stanziamenti che tutti conosciamo, certamente nei riguardi della zona del Montello deve essere applicato l'articolo 20 della legge, n. 589. Questo problema sottopongo all'onorevole ministro e al sottosegretario, affinché abbiano a studiarlo ed a provvedere perché tutti i problemi relativi alle opere necessarie alla zona del Montello trovino un'equa e favorevole soluzione.

Le popolazioni del Montello sono laboriose e tenaci. Ha avuto dei contatti con esse il sottosegretario per il bilancio, senatore Gava, ed un mese fa è stato nella zona anche il

sottosegretario Colombo. Egli è salito sul Montello e ha visto in quale situazione dolorosa versano quelle popolazioni. Sono seicentocinquanta famiglie abbandonate completamente, ed io spero che l'onorevole ministro, ricordando il Montello ed il contributo che egli ha dato — se non erro — alla guerra 1915-18 proprio su quel colle, voglia portare la sua attenzione per una sistemazione di questo grave problema. Ripeto: se non può essere considerata zona depressa, si applichi almeno nei suoi confronti l'articolo 20 della legge n. 589.

Desidero fare un breve cenno sui danni di guerra. Quando abbiamo letto il bilancio, onorevole ministro (e lei non poteva far nulla per rimediarvi) abbiamo visto decurtati di 10 miliardi gli stanziamenti per i danni di guerra, nonostante vi siano fabbricati di proprietà dello Stato e degli enti locali da ricostruire per l'ammontare di molti e molti miliardi.

STUANI. Quella voce del bilancio è stata decurtata non di 10, ma di ben 24 miliardi. Questo, per la storia.

FERRARESE. È stata una falcidia dolorosissima. Vi è, ad esempio, per il provveditorato di Venezia, uno stanziamento di 2 miliardi e 849 milioni, mentre l'anno scorso vi era uno stanziamento superiore a quello attuale di circa 1 miliardo e nell'esercizio 1948-49 quello stesso stanziamento superava i 5 miliardi.

Con questi esigui fondi, cosa può fare quest'anno il provveditorato di Venezia per le otto province e i due uffici da esso dipendenti? Signor ministro, una lettera del sindaco di Treviso mi dice che quest'anno sono stati assegnati al comune di Treviso 2 milioni per il risarcimento dei danni di guerra. Voi sapete le condizioni della mia città. Un memoriale del sindaco presentato al ministro dice che i danni di guerra per impianti di illuminazione pubblica, per il fabbricato della corte d'assise, per il macello e il mercato del bestiame, per la pavimentazione e manutenzione stradale, nonché per il fabbricato della scuola tecnico-industriale, assommano oggi a 317 milioni e 200 mila lire, oltre a 114 milioni e 369 mila lire per piccoli danni di guerra del comune: quindi Treviso ha un danno di guerra ancora risarcibile che ammonta a 431 milioni.

Il provveditorato di Venezia ha stanziato due milioni. Ecco perché, signor ministro, io mi auguro che gli stanziamenti nel futuro esercizio abbiano ad essere cospicui, certamente superiori a quelli che abbiamo visto nel bilancio attuale. Poche parole sul pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

blema idrico; io sono un avvocato, non sono un ingegnere, non mi intendo a sufficienza del problema elettrico, ma ho posto in questa questione una passione da due anni, che purtroppo non ha avuto l'esito sperato.

Il problema elettrico italiano deve essere attentamente considerato in tutti i suoi aspetti, prima di tutto nell'aspetto generale della produzione e della distribuzione di energia; in secondo luogo in relazione alle concessioni idroelettriche; in terzo luogo in rapporto agli utenti; e infine va studiato per quanto riguarda le tariffe dell'energia.

Noi abbiamo visto l'anno scorso quale danno ha ricevuto la nostra economia per la carenza di energia elettrica, danno che è stato valutato ad oltre 500 miliardi da parecchi tecnici, per cui non dubito dell'esattezza delle cifre. Il Governo ha provveduto, con un programma quadriennale, a rimediare a questa carenza di energia, e l'esito è stato buono fino ad ora, specialmente per quanto riguarda il programma nazionale; poco si è fatto per il programma complementare; qualche cosa invece si è fatto per il programma termoelettrico. Ma io voglio portare l'attenzione del ministro sulla necessità che lo Stato controlli seriamente la produzione dell'energia e provveda a che questa energia elettrica venga prodotta senza dispersione di forze, e specialmente senza dispersione di capitali.

È necessario che lo Stato, e quindi il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'industria e del commercio esercitino un severo controllo sui prezzi, sui costi, sul costo dell'energia destinata all'illuminazione e su quella destinata all'industria. Questo deve essere l'indirizzo generale, questo deve essere il controllo che lo Stato deve attuare. In merito poi alle concessioni idroelettriche, io mi avvicino, non perché condivida le idee del settore di sinistra, alla concezione che questo settore ha delle suindicate concessioni... (*Interruzioni all'estrema sinistra*) ... noi abbiamo in Italia delle imprese monopolistiche: si tratta di cinque o sei grandi società che comandano...

MATTEUCCI. Allora nazionalizziamole!

FERRARESE. Il rimedio della nazionalizzazione non v'è assolutamente. La nazionalizzazione vuol dire far diventare lo Stato produttore di energia, e creare una burocrazia come quella dei diversi ministeri. Bisogna mettere alla direzione di questi enti gente competente! Lo Stato non può essere competente in materia! Sono dunque contrario alla nazionalizzazione, ma tuttavia deve essere fatto tutto il possibile per impe-

dire che queste imprese industriali monopolistiche facciano il bello e il cattivo tempo come vogliono. Perché, ad esempio il costo della energia elettrica in Val d'Aosta, per illuminazione, è di 20 lire e 85 centesimi al chilowatt-ora (minimo) mentre invece si pagano ben lire 53,65 a Catanzaro per chilowatt-ora (massimo)?

E in qualche paese dell'Italia meridionale si pagano anche 78 lire per chilowatt-ora!

Ecco la necessità quindi che lo Stato intervenga. Lo Stato deve intervenire anche perché queste concessioni devono essere attuate, e non si faccia, come avviene spesso, che avuta una concessione non si attua completamente il lavoro, ma si lascia qualcosa da parte: si incomincia la prima parte, successivamente si fa la seconda, poi una terza, e quindi i 60 anni di concessione diventano 80 o 90, e lo Stato non avrà mai la possibilità di diventare il padrone di questi impianti.

È necessario provvedere alla carenza di energia. Lo Stato ha fatto molto, ma permettete che mi soffermi su un mio vecchio chiodo sul quale, signor ministro, ella ha risposto al senatore Mancini. È stato distribuito ai senatori e ai deputati un opuscolo sulla cui opportunità io non mi pronuncio, forse sarebbe stato meglio che non fosse capitato nelle mani dei senatori e dei deputati. Ma, comunque, il problema è questo. Nell'Italia meridionale vi è la S. M. E., che ha in mano 19 province, che illumina o non illumina.

MATTEUCCI. Lo domandi al Banco di Napoli!

FERRARESE. La S. M. E. oggi ha in mano un progetto dell'ingegner Tortolina: questo ingegnere non è l'ultimo arrivato, perché sa il fatto suo, conosce la Sicilia, ed è stato ricevuto dal ministro. Alla S. M. E. oggi vi è un piano per cui anziché produrre 320 milioni di chilowatt, secondo il progetto Mortara, noi potremmo avere un miliardo di chilowatt. Io non sono un tecnico: di queste cose me ne intendo ma poco! Vi è il fatto però che questo ingegnere dice: «Sfruttando tutte le acque dell'altipiano della Sila, io vi posso dare un miliardo di chilowatt e anziché darvelo in sei anni, come il progetto Mortara (che dava solo 320 milioni di chilowatt) io ve lo posso dare con un anticipo di quattro anni».

Ora i tecnici del Ministero dovranno dire se questo è vero: lo potranno dire anche i tecnici della S. M. E., o altri tecnici che non siano i soliti burocrati. Perché dovremmo dire di no? Per un pregiudizio? E perché non può intervenire il Ministero? Il mini-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

stro può dirmi che per l'articolo 9, per l'articolo 7, per l'articolo 10 non può intervenire e non può imporre un determinato progetto ad una società concessionaria. Ma, signor ministro, le acque sono pubbliche: il Mucone, il Crati, come tutti i fiumi d'Italia, sono proprietà dello Stato, e quindi lo Stato deve intervenire: e maggiormente deve intervenire quando si è di fronte a progetti per una maggiore produzione, con cui si viene a colmare in parte la carenza di energia. E se la società S. M. E. non vorrà attuare quel piano, il Governo può fare intervenire la « Edison », la Montecatini, la « Terni », e comunque disporre delle ferrovie dello Stato, le quali potrebbero essere pronte anche a farlo. E di fatti le ferrovie dello Stato stanno studiando in questi giorni un altro progetto dell'ingegner Tortolina per cui sarebbe assicurata una maggiore produzione di 4 miliardi di chilowatt. Fa paura a lei questa somma così grande...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non mi fa paura! Vorrei che si potesse realizzare.

FERRARESE. Ora mi consta che il progetto Tortolina per realizzare nel Veneto 4 miliardi di chilowatt-ora è allo studio, ed io mi auguro che venga attuato perché sarebbe un apporto considerevole alla carenza di energia che abbiamo in Italia.

Ed ora lasciatemi dire anche qualche altra cosa, signor ministro, sulle concessioni fatte a questi monopoli e sulle condizioni degli utenti l'energia. Voi sapete che questi signori monopolisti hanno diritto ad un sovrapprezzo termico, per cui possono farsi pagare lire 0,90 in più per ogni chilowatt-ora. Mi riporto ad una noticina avuta da un tecnico: come è noto le grandi centrali termoelettriche che stanno sorgendo o che si stanno ampliando in Italia hanno lo scopo di servire di riserva, sono cioè destinate a funzionare solo in caso di mancanza di energia elettrica. Mentre si comprende che lo Stato conceda il cosiddetto sovrapprezzo termico di lire 0,90 su tutti i chilowatt-ora prodotti da queste centrali termiche, non si giustifica l'applicazione, sebbene già accordata dallo Stato, del sovrapprezzo termico anche su tutti i chilowatt-ora prodotti idricamente.

Per fissare le idee vediamo per esempio nel Veneto la « Sade », la quale vende annualmente 2 miliardi di chilowatt-ora di energia e che di centrali termiche possiede solamente quella di Porto Marghera. Mediante le lire 0,90 di sovrapprezzo termico per chilowatt-ora, la « Sade » incassa ogni anno 1.800 milioni. Te-

nuto conto che attualmente la nafta per forni e caldaie costa lire 15 il chilogrammo e che nella centrale di Marghera il chilowatt-ora di energia reso ai morsetti degli alternatori viene prodotto col consumo di chilogrammi 4,6, il chilowatt-ora stesso verrà a costare per solo combustibile lire 6,40. Mediante l'incasso di 1.800 milioni annui di lire per sovrapprezzo termico, la « Sade » viene ad avere rifuse le spese di tutto il combustibile che essa dovrebbe consumare se producesse termicamente nell'anno 281 milioni di chilowatt-ora. Ora è ben noto che in detta centrale al massimo vengono prodotti annualmente 129 milioni di chilowatt-ora, in quanto si può calcolare che un solo gruppo da 30 mila chilowatt-ora abbia a funzionare in media 4.300 ore all'anno: se ne deduce che non solo lo Stato ha concesso col sovrapprezzo termico che gli utenti paghino alla « Sade » tutta la nafta che essa consuma per produrre energia elettrica, ma le ha accordato altresì un ulteriore dono (a carico degli utenti) di lire 0,90 per chilowatt-ore 152, uguale a 137 milioni circa. E quanto ho detto per la « Sade » si potrebbe ripetere per tutte le altre società distributrici di energia elettrica.

Delle tariffe ho parlato. Come ho detto, ad Aosta il chilowatt-ora costa lire 20,85, a Catanzaro lire 53,65; io per esempio a Treviso pago lire 24,90, e ho la bolletta in tasca.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo portiamo a 40 lire, così facciamo la media.

FERRARESE. Poi ci sono i contatori elettrici, a proposito dei quali non deve essere trascurato il fatto che i contatori, anziché venire tarati dagli uffici tecnici di finanza o di essere almeno da questi saltuariamente controllati, vengono invece tarati, senza alcun controllo da parte delle autorità governative, dalle stesse società distributrici dell'energia elettrica.

Ed è usanza, che ormai fa legge in tutta l'Italia, che il contatore elettrico deve essere ritenuto praticamente esatto quando esso presenta un errore medio di misurazione non superiore al 5 per cento. Ed anche qui è evidente il danno che ne hanno gli utenti.

Altra questione è quella di un considerevole, cospicuo capitale infruttifero per gli utenti e fruttifero invece per le società elettriche: quello costituito dai depositi. Tutti gli utenti debbono fare infatti un deposito. Saranno 100, saranno 200 lire, ma quando noi facciamo la somma, arriviamo a delle cifre iperboliche. Un semplice calcolo sia pure approssimativo, dimostra che i depositi cau-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

zionali nelle casse delle varie società, elettriche italiane ammontano a circa 45 miliardi di lire, che le società hanno nelle loro mani, senza dare un soldo di interessi agli utenti.

Altro sconcio poi, signor ministro, è quello dei contributi per gli allacciamenti. Quando io volli allacciare le frazioni al centro di Treviso città, mi sentii dire che per dare l'illuminazione alle frazioni occorrevano non 100.000 lire né un milione, ma parecchi e svariati milioni. Ma v'è di peggio, v'è un altro sconcio che contrasta con tutte le leggi morali, civili e umane. So di un povero disgraziato — non faccio il nome, ma se l'onorevole ministro lo desidera posso fare i nomi, della società e della città — il quale, per allacciare il proprio forno elettrico alla rete di distribuzione distante 43 metri dalla cabina di trasformazione si è sentito richiedere la somma di 350.000 lire: si è avuto questo coraggio!

Ho qui una relazione con tanto di firma: «Nel novembre 1947, la ditta X era stata invitata a versare a fondo perduto la somma di lire 350.000 per allacciare alla propria rete di distribuzione un forno di pane della potenza di 19 chilowatt-ora. Detto forno distava solo 43 metri dalla cabina di trasformazione della società e in detta cabina si trovava già installata la sufficiente potenza di trasformatore. La ditta protestò vivacemente contro l'esosa pretesa e, solo dopo aver minacciato di recarsi a Roma per parlare con chi di ragione, ottenne di pagare soltanto 80.000 lire delle 350 inizialmente richieste». Le stesse 80.000 lire costituivano già una somma di molto superiore al reale perché, sì e no, l'allacciamento poteva costare appena 10.000 lire.

Un altro povero disgraziato aveva bisogno di 200-250 chilowatt-ora al massimo per illuminare la propria abitazione. Ebbene, anche a lui sono state domandate la bellezza di 120.000 lire. Ha fatto il suo reclamo, ha protestato a Roma, ma non ha avuto alcuna soddisfazione. Si è rivolto ad un perito elettrotecnico il quale gli ha detto che, invece di 120.000 lire, doveva pagare non più di 30.000 lire, e con questa cifra avrebbe pagato ad usura l'impianto che reclamava! Pochi pali in legno e due conduttori della lunghezza di qualche centinaio di metri sarebbero bastati!!

Ecco, signor ministro, un'altra delle ragioni per cui questi controlli da parte del Ministero devono essere fatti.

Per non tediarvi i pochi colleghi che mi ascoltano (che io ringrazio, come ringrazio

l'onorevole Presidente, l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario) concludo raccomandando vivamente al ministro:

1°) di estendere e di perfezionare le leggi Tupini;

2°) di far sì che gli stanziamenti per i futuri esercizi, per il risarcimento dei danni di guerra, abbiano per lo meno ad essere triplicati;

3°) che abbia a controllare tutte le opere di questi organismi monopolistici industriali.

E quando sarà possibile applicare ai nostri utenti di energia elettrica il prezzo che essi debbono per l'energia che consumano, sia per uso di illuminazione come per uso industriale, quando sarà fatto di tutto per tagliare le unghie a questi complessi monopolistici che dimenticano tante volte gli interessi della nazione per fare solo e unicamente i propri interessi, ella, onorevole ministro, avrà compiuto un'opera sana e saggia ed il popolo potrà dirle il suo grazie per quanto avrà fatto nell'interesse dei consumatori e nell'interesse della nazione stessa. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

«I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri dell'interno e dei trasporti, per sapere dal primo:

1°) se gli consta: a) che il sindaco di Orsogna (Chieti), al fine di impedire che la nuova stazione ferroviaria di quell'importante comune venga costruita, dalla concessionaria Società ferrovie Adriatico-Appennino (Sangritana), su suolo appartenente al proprio suocero, ha indotto la maggioranza dei membri del Consiglio comunale a deliberare, nella seduta del 2 maggio 1950, che la stazione predetta sorga nella zona del Parco delle Rimembranze, che dista circa 500 metri dall'abitato, è completamente isolata e presenta altri gravi inconvenienti, mentre lo stesso Consiglio comunale, nella seduta del 17 ottobre 1949, sentito il parere unanime della Commissione, nominata in precedenza proprio per la scelta del luogo della nuova costruzione, aveva all'unanimità deliberato che la stazione medesima sorgesse in località «Torre Pel-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

legrini » rispondente in pieno alle esigenze tutte della collettività; b) che a seguito del grave arbitrio commesso dal sindaco i Consiglieri della minoranza rassegnavano per protesta il loro mandato;

2°) se e come intende intervenire perché quell'arbitrio — che ha indignato la popolazione — venga punito e perché siano prontamente ristabiliti la legalità ed il prestigio della pubblica amministrazione e salvaguardati, nel contempo, i legittimi interessi di una intera cittadinanza.

« E per sapere dal secondo: se ritiene di disporre che nella destinazione della località in cui la stazione di che trattasi dovrà sorgere si tenga conto della volontà popolare espressa dal Consiglio comunale nella seduta del 17 ottobre 1949, che decideva doversi costruire la ripetuta stazione in località « Torre Pellegrini ».

(1483)

« PAOLUCCI, FERROTTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri delle finanze e della marina mercantile, per conoscere le ragioni onde l'esenzione doganale, disposta per il petrolio destinato alla alimentazione delle fonti luminose della pesca, non sia stata praticamente attuata con la sollecitudine e la comprensione necessaria.

(1484)

« SALERNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se non ritiene opportuno prendere provvedimenti necessari in seguito al recente scandalo del latte in Torino, tenendo presente che non solo in tale città, ma in tutta Italia la rilassatezza dei prezzi è tale da portare un capovolgimento nella situazione della produzione stessa.

(1485)

« TONENGO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intende adottare nei riguardi del prefetto e del questore di Rovigo, i quali, ordinando di cancellare dalla lapide murata a Fratta Polesine in memoria di Giacomo Matteotti — nel 26° anniversario del suo sacrificio — la frase « attende nella sua terra l'ora della giustizia riparatrice » hanno palesemente violato la Costituzione repubblicana.

(1486)

« SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'interno e della pubblica istruzione, per conoscere:

1°) se sono ad essi note le gravissime difficoltà finanziarie in cui si dibattono da anni

tutti gli orfanotrofi e gli asili infantili della Lucania, in ispecie quelli di Avigliano, San Chirico Raparo, Salandra, Campomaggiore, Francavilla sul Sinni, Muro Lucano, Pescopagano, Ruvo del Monte, Castelgrande, Bella, Balvano e San Fele;

2°) quali sussidi sono stati ad essi elargiti nel corrente anno finanziario;

3°) se ritengono di dover aumentare sensibilmente, anziché ridurre, tali sussidi nel prossimo esercizio, per porre quegli Istituti in condizione di migliorare la loro attrezzatura ed elevare il tenore di vita dei fanciulli assistiti, tra i quali molti orfani di guerra, allo scopo precipuo di evitare che essi vadano a popolare prima o poi i sanatori e gli ospedali;

4°) se, per far fronte ai nuovi oneri finanziari, non ritengono opportuno provocare dal Ministero delle finanze un disegno di legge per una tombola od una lotteria a beneficio degli enti predetti.

(1487)

« PAGLIUCA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere:

1°) se non ritenga opportuno far rientrare nella propria amministrazione (Federazione italiana dei consorzi agrari) i molti impiegati distaccati al Ministero, Direzione generale tutela, che è quella dalla quale dovrebbe essere controllata la Federazione italiana dei consorzi, cioè l'ente con il quale i detti impiegati hanno regolare rapporto d'impiego;

2°) se non ritenga che tale provvedimento sia doveroso anche per far ricoprire tali posti da personale scelto fra quello dell'U.N.S.E.A. e dell'Alto Commissariato dell'alimentazione in liquidazione, per evitare i fortissimi squilibri economici fra gli impiegati dello Stato e quelli distaccati dalla Federazione italiana dei consorzi agrari e l'assurdo di non sapere tante volte, come è avvenuto in questi giorni al convegno di Fiuggi, se detti impiegati distaccati rappresentano l'interesse del Ministero o quello dell'ente col quale hanno regolare rapporto d'impiego.

(1488)

« MICELI, GULLO, GRIFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se non ritenga utile e necessario, sull'esempio di altri paesi economicamente progrediti, di intraprendere, o di far intraprendere dall'Istituto centrale di statistica, rilevazioni periodiche sul coefficiente di attività de-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

gli impianti industriali, nei principali rami produttivi, in relazione alla loro massima capacità. E per sapere, altresì, se non ritenga necessario colmare la lacuna di dati sulla produttività individuale nell'industria.

(1489)

« TREMELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se ritiene opportuno porre un posto di blocco fisso di carabinieri a Jacurso (Catanzaro). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2896)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se è informato che i dipendenti della Gioventù italiana sono autorizzati ad assumere altri incarichi retribuiti presso altri Enti, dai loro superiori, così che si può dare il caso, come è per Lecce, che un dipendente della Gioventù italiana di Lecce ha, oltre all'impiego di ruolo presso questa Amministrazione, due altri incarichi retribuiti e precisamente all'Ospizio Garibaldi ed al Collegio Fiorini per orfani di guerra, mentre il ragioniere-economista del Collegio Fiorini, anche dipendente della Gioventù italiana di Lecce, attualmente presta servizio presso altra Amministrazione e risulta in aspettativa al collegio in parola. »

« Tutto ciò con grave danno di altri disoccupati, che attendono una qualsiasi sistemazione da anni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2897)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è suo intendimento alleviare con adeguati lavori la tragica situazione della popolazione del comune di Jacurso (Catanzaro), che si trova nelle seguenti condizioni: gran parte degli abitanti abitano in 4 capannoni, costruiti dopo il terremoto del 1905, ed attualmente pericolanti; mancano le scuole elementari ed i 400 bambini che frequentano detti corsi sono raggruppati in una sola stanza; non esistono fognature; non esiste acquedotto, sebbene a meno di quattro chilometri scaturiscano sorgenti; il cimitero è insufficiente. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2898)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è sua intenzione proseguire nei lavori della strada Piteccio-San Mommé (Pistoia) iniziati nel

mezzo di ottobre del 1948 e proseguiti fino all'esaurimento dei dodici milioni stanziati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2899)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se è prevista l'emanazione di un progetto legge per la costruzione della ferrovia Eboli-Calitri, prevista fin dal 1860, e che, oltre valorizzare le vallate del Sele e dell'Ofanto, migliorerebbe le comunicazioni tra la Campania e le Puglie attraverso la Lucania. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2900)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non ritenga di dover intervenire energicamente presso la Società esercizi telefonici, affinché sia messo fine al disservizio telefonico in Salerno, oggetto di ripetute segnalazioni e proteste anche da parte della stampa, che si è resa interprete degli utenti e della cittadinanza in generale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2901)

« PETRONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non ritenga di dover rivedere i regolamenti del servizio telefonico in concessione (che sono ancora quelli approvati venti anni fa) per farvi apportare dalle società concessionarie le opportune modifiche per una migliore tutela degli interessi degli utenti; ed in particolare per far abolire la clausola, che nel regolamento della Società telefonica tirrena è espressa dall'articolo 21, per cui la concessionaria è autorizzata a farsi anticipare dall'utente, con variazioni trimestrali, il presumibile ammontare del prezzo delle conversazioni interurbane che egli potrà fare nel trimestre a venire, pena per l'utente, che non voglia sottostare all'esosa imposizione, di non potersi avvalere del servizio interurbano. »

« La predetta clausola — che difficilmente si troverà nei regolamenti telefonici di altri Paesi del mondo e che fu uno sfacciato quanto spiegabile favoritismo verso monopolisti privati da parte del Ministro dell'epoca — vuol dire, per gli utenti, pagamento anticipato di un consumo futuro ed incerto e, per le società concessionarie, disponibilità senza interessi di ingenti somme a loro non dovute all'atto dell'incasso. Che se poi le società concessionarie credono di giustificare la loro pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

tesa col fatto di dover altrimenti anticipare, con alea, all'Azienda statale dei telefoni il prezzo delle conversazioni interurbane dei loro utenti, si ha conferma che, almeno sotto questo aspetto, il sistema introdotto nel 1925 della doppia gestione e statale e in concessione dei servizi telefonici rappresenta un aggravio per la posizione degli utenti, in quanto che lo Stato, se fosse l'esclusivo gestore della linea telefonica nazionale, non potrebbe addurre la giustificazione delle attuali concessionarie, e gli basterebbe, per tutti i casi, tabellare le tariffe previo calcolo delle minime percentuali di perdite per le inadempienze contrattuali degli utenti (come fa per i propri prezzi ogni venditore di merce o di servizi, e come fanno le società concessionarie, che di ciò potrebbero essere paghe senza bisogno dell'articolo 21 del Regolamento). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2902)

« PETRONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere se non intenda rivedere le disposizioni relative agli esoneri dall'imposta di consumo sul vino, in maniera da estenderli — in tutto o in parte — anche a quegli artigiani che, pur valendosi dell'opera di altri lavoratori per la coltivazione dei propri vigneti e la fabbricazione del vino, eseguono essi stessi gran parte dei lavori necessari.

« L'invocato provvedimento risponde alla duplice esigenza di aiutare la piccola proprietà coltivatrice ed il misero artigianato dei comuni rurali, nei quali la prestazione di lavoro agricolo da parte degli artigiani è frequentissima ed è prevista persino nella applicazione dei contributi unificati previdenziali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2903)

« MAROTTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere se non creda equo consentire agli agenti ferroviari, del ramo esecutivo, dichiarati inabili in conseguenza di accidenti bellici con la eccezionale conservazione in servizio, lo sviluppo della carriera o il cambio di qualifica col conseguente passaggio agli uffici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2904)

« GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per sapere se — a piena conoscenza come esso è, attraverso i suoi uffici compe-

tenti, delle condizioni in cui trovansi il torrente Torbido, in provincia di Reggio Calabria, il cui letto ha raggiunto, nella massima parte, l'altezza degli argini, costituendo pertanto, per il violentissimo regime torrentizio che lo caratterizza, una tremenda minaccia all'abitato di Gioia Tauro, alla vasta ed ubertosa zona agricola donde traggono esclusivo sostentamento i naturali del luogo, alla statale n. 106 con i relativi ponti, nonché all'attrezzatura ferroviaria, già gravemente provati per la piena del 1932 — non creda disporre con la massima urgenza, e prima della stagione invernale, l'esecuzione delle opere necessarie. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2905)

« GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se e quali assicurazioni possa dare al personale civile aeroportuale di tutta Italia, che si sente minacciato della soppressione del cosiddetto « assegno vitto », ammontante a circa lire 10 mila mensili, che, sin dall'epoca della fondazione dell'Arma aeronautica, costituisce la remunerazione del particolare disagio fisico ed economico della vita aeroportuale e della natura del lavoro che i lavoratori degli aeroporti svolgono. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2906)

« CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga opportuno accogliere la richiesta della Università agraria di Allumiere, tendente ad ottenere in affitto, a trattativa privata, i terreni demaniali denominati « Campo chimico militare », per le seguenti considerazioni:

1°) la concessione fatta all'Università agraria s'intende fatta a tutta la popolazione di Allumiere, la quale, prima della espropriazione da parte della Autorità militare, aveva già in godimento quei terreni, che sono indispensabili alla sua vita;

2°) la licitazione potrebbe, con grave pregiudizio dell'ordine pubblico, far trionfare gli interessi egoistici di qualche privato che sfrutti i detti terreni a suo esclusivo vantaggio e ne faccia oggetto di volgare speculazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2907)

« PIERANTOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri del tesoro, delle finanze e delle poste e telecomunicazioni, per conoscere se non ravvi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

sino la opportunità di predisporre il servizio di pagamento del prezzo del tabacco — annualmente dovuto dall'Amministrazione dei Monopoli — anche presso gli uffici postali e le agenzie locali dei vari Istituti di credito, oltre che presso le sedi provinciali della Banca d'Italia, che attualmente provvede a tale servizio in maniera esclusiva.

« L'interrogante fa presente che gli aventi diritto al pagamento del tabacco sono i coltivatori i quali appartengono al ceto rurale, che vive decentrato nelle zone agricole del paese e non dev'essere costretto a subire la spesa, il disagio e la perdita di giornate lavorative inerenti ai viaggi al capoluogo di provincia per un'operazione di pagamento che può essere diversamente e più agevolmente disposta. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2908)

« PERLINGIERI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga giusto ed opportuno ripristinare anche per l'anno scolastico 1950-51, nella formazione delle graduatorie per il conferimento degli incarichi e delle supplenze nelle scuole elementari, i benefici derivanti dalla condizione di sinistrato, benefici troppo presto abrogati, con sensibile danno di insegnanti che tuttora soffrono le dolorose conseguenze delle azioni belliche. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2909)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere se, in considerazione del fatto che nell'Ospedale psichiatrico di Verona non esiste alcun mezzo diagnostico adeguato per accertare la tubercolosi e che tale malattia miete numerosissime vittime fra i degenti (su 47 autopsie eseguite sui deceduti nel suddetto Istituto, dal giugno 1948 al giugno 1949, ben 24 erano i morti per tubercolosi!) non ritenga opportuno corredare sollecitamente l'Ospedale stesso di tutto il materiale sanitario occorrente. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2910)

« CASTELLARIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non intenda intervenire nella grave situazione determinatasi all'Università di Pisa a seguito delle ingiuste sanzioni disciplinari

adottate dal Senato accademico a carico di un rilevante gruppo di studenti che avevano partecipato all'agitazione del marzo-aprile 1950, condotta ordinatamente sotto il controllo di regolari organi rappresentativi e senza che sia stato arrecato alcun danno ai locali e alle suppellettili dell'Ateneo stesso e senza nessun pregiudizio per il prestigio delle autorità accademiche, diretta esclusivamente a far rispettare la cosiddetta legge Tesaurò del 10 novembre 1949 che impedisce qualsiasi ulteriore imposizione di contributi straordinari al di fuori di quelli previsti per legge e tanto meno nel pieno corso dell'anno accademico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2911)

« ARIOSTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere le ragioni per le quali finora non è stato concesso o negato il nulla osta per la rappresentazione della commedia *Unti del Signore*, di Giovanni Morino, presentata alla Commissione di censura il 15 febbraio 1950, malgrado le molte sollecitazioni dell'interessato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(2912)

« ARIOSTO ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri degli affari esteri e della difesa, per sapere quale azione intendono svolgere per documentare ed illustrare con ogni larghezza il contributo recato dal popolo italiano alla guerra contro la Germania, e per confutare le conclusioni del rapporto sulla « campagna d'Italia », redatto da Lord Alexander nel 1947, pubblicato solo ora dal Governo inglese, in un momento in cui è evidente lo sforzo di alcuni circoli politici anglo-sassoni per accendere simpatie intorno al regime totalitario di Tito e per diffondere antipatie e sospetto sulla democrazia italiana. »

(371)

« CONSIGLIO, COVELLI, CUTTITTA »

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 richiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 20,55.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 13 GIUGNO 1950

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (*Approvato dal Senato*). (1237). — *Relatore* Garlato.

2. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

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 dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (*Approvato dal Senato*). (1220).

3. — *Discussione delle proposte di legge:*

MICELI ed altri: Proroga dei contratti agrari. (*Urgenza*). (1097).

BONOMI ed altri: Proroga delle vigenti disposizioni di legge in materia di contratti di mezzadria, di colonia parziaria, compartecipazione e affitto di fondi rustici. (1104).

GRIFONE ed altri: Proroga delle vigenti disposizioni in materia di affittanza agraria e riduzione dei canoni in natura. (1134). *Relatori*: Truzzi, per la maggioranza, e Grifone, di minoranza.

4. — *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

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.

5. — *Discussione della proposta di legge:*

FABRIANI ed altri: Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015. (889). — *Relatore* Riccio.

6. — *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.

7. — *Seguito dello svolgimento delle interpellanze sulla Sardegna.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI