CXXXVIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 11 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MACRELLI

INDICE

PAG.

Congedi 9037

Disegni di legge (*Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa*) . 9059

Disegni di legge (*Seguito della discussione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1954-55 (641); Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1954-55. (816) 9040

PRESIDENTE 9040
BOGONI 9040
POLANO 9045
RUBEO 9051
BARDANZELLU. 9060
CHIARAMELLO 9064

Proposte di legge:

(*Annunzio*) 9038

(*Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa*) 9059

(*Rimessione all'Assemblea*) 9060

Proposte di legge (*Svolgimento*):

PRESIDENTE 9038
MENOTTI 9038
CORTESE, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 9039
SELVAGGI 9039
SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 9040

Interrogazioni (*Annunzio*) 9069

Interrogazioni (*Svolgimento*):

PRESIDENTE 9066
MORELLI 9066, 9067
VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale* 9066

Verifica di poteri 9037

La seduta comincia alle 11.

CECCHERINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 5 giugno 1954.

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bartesaghi e Farinet.

(*I congedi sono concessi*).

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella sua seduta del 10 giugno 1954, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

Circoscrizione I (Torino-Novara-Vercelli): Saragat Giuseppe, Bonfantini Corrado, Togliatti Palmiro, Coggiola Domenico, Moranino Francesco, Ravera Camilla, Ortona Silvio, Scarpa Sergio, Floreanini Gisella, Villabruna Bruno, Jacometti Alberto, Foa Vittorio, Sampietro Giovanni, Guglielminetti Marziano, Ferrari Pierino Luigi, Pella Giuseppe, Pastore Giulio, Scalfaro Oscar, Graziosi Dante, Bovetti Giovanni, Menotti Natale, Rapelli Giuseppe, Stella Albino, Franzo Renzo, Quarello Gioacchino, Savio Emanuela;

Circoscrizione XIX (Roma-Viterbo-Latina-Frosinone): Togliatti Palmiro, D'Onofrio Edoardo, Natoli Aldo, Turchi Giulio, Silvestri Renzo, Ingrao Pietro, Cinciari Rodano Maria Lisa, Capponi Bentivegna Carla, Rubeo Amedeo, Cianca Claudio, Saragat Giuseppe, Pacciardi Randolfo, Covelli Alfredo, Selvaggi Vincenzo, Cantalupo Roberto, Almirante Giorgio, De Marsanich Augusto, Mieville Ro-

berto, Michelini Arturo, Gray Ezio, Nenni Pietro, Lizzadri Oreste, Vecchietti Tullio, Bozzi Aldo, De Gasperi Alcide, Andreotti Giulio, Campilli Pietro, Bonomi Paolo, Quintieri Renato, Fanelli Augusto, Iozzelli Attilio, Cervone Vittorio, Angelucci Nicola, Mastino del Rio Giorgio, Dominedò Francesco Maria, Folchi Alberto, Villa Ruggero, Germani Pietro, Badaloni Maria.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

Annunzio di proposte di legge.

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

dai deputati Colitto e Salizzoni:

« Modificazione della legge 8 luglio 1950, n. 640, riguardante la disciplina delle bombole per metano » (946);

dal deputato Basile Guido.

« Modifiche al testo unico 19 agosto 1917, n. 1399, delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 » (947);

dai deputati Stella, Ferraris Emanuele, Giraudo, Sodano, Bima e Zaccagnini.

« Modifica al decreto legislativo luogotenenziale 23 agosto 1917, n. 1450, concernente provvedimenti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro in agricoltura » (948);

dai deputati Lozza, Malagugini, Secreto, De Lauro Matera Anna, Sciorilli Borrelli, Natta, Marangone Vittorio e Gaudioso:

« Provvedimenti per i professori medi non di ruolo » (949);

dai deputati Resta e Segni:

« Modificazioni alla legge 25 luglio 1952, n. 1127, relativa all'istituzione del centro italiano per i viaggi di istruzione degli studenti delle scuole secondarie » (950).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunziato a svolgerle, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminate in sede referente o legislativa. Delle ultime due, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito, a norma dell'articolo 133 del regolamento, la data di svolgimento.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di tre proposte di legge.

La prima è quella di iniziativa dei deputati Menotti, Biasutti, Berzanti, Farinet, Badini Confalonieri, Viale, Chiaramello, Rapelli e Driussi:

« Aumento del contributo di cura » (112).

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

MENOTTI. Il contributo di cura costituisce una delle due principali fonti di entrata per le aziende autonome di cura, turismo e soggiorno, l'altra essendo l'imposta di soggiorno. Ma, mentre questa viene pagata dal forestiero in periodo di vacanza o di riposo, il contributo di cura viene corrisposto da tutti coloro che esercitano industrie, commerci arti e professioni nei comuni nei quali è istituita un'azienda autonoma di cura, di soggiorno e di turismo, e che da tale istituzione conseguono vantaggi economici in misura più o meno apprezzabile.

Da questa particolare condizione nasce la chiamata di tutti coloro che tale vantaggio ritraggono a concorrere alla vita economica dell'azienda di cura, turismo e soggiorno, in misura avvicinata al costo dei servizi, mediante la corresponsione di un'addizionale fissa, come già previsto fin dal regio decreto-legge istitutivo, che risale al 15 aprile 1926, n. 765.

Tale addizionale fissa, che dal predetto regio decreto-legge era stabilita in misura non superiore allo 0,50 per cento del reddito colpito dall'imposta sulle industrie, professioni ed arti di categoria *B* e *C* e della tassa di patente, fu aumentata in misura non superiore all'1 per cento, con l'articolo 13 del regio decreto legge 25 novembre 1937, n. 2159.

Da allora l'entità del contributo rimase invariata sino a questa proposta di legge, che ha precisamente lo scopo di proporzionare il contributo al costo dei servizi che fanno capo alle aziende autonome, portandolo al 3 per cento del reddito tassato agli effetti dell'imposta di licenza sulle industrie, commerci, arti e professioni e dell'imponibile tassato agli effetti dell'imposta di licenza, e riducendolo contemporaneamente allo 0,50 per cento dell'imponibile tassato agli effetti dell'imposta di patente, allo scopo di evitare l'evidente sperequazione che, in caso contrario, deriverebbe a danno dei piccoli contribuenti.

Mentre per altri particolari mi riporto alla relazione e agli articoli, raccomando alla Camera la presa in considerazione di questa proposta di legge, con la certezza che essa possa dare gli sperati risultati a favore delle aziende autonome di cura, soggiorno e turismo, che del turismo sono le portatrici e le custodi a un tempo e che dalla necessaria maggiore entrata attendono di poter trarre i mezzi per il loro migliore potenziamento, nell'interesse della stessa economia nazionale.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORTESE, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Menotti ed altri.

(*È approvata*).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

La seconda proposta di legge è quella del deputato Selvaggi:

« Trattamento per sottufficiali e militari di truppa dell'arma dei carabinieri richiamati o trattenuti alle armi per esigenze belliche e di ordine pubblico (405) ».

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

SELVAGGI. Questa proposta di legge ha sostanzialmente un fondo morale, ma anche un aspetto di carattere economico. Essa si propone di sanare la disparità di trattamento che si è venuta a determinare fra le varie categorie di appartenenti alle forze armate dello Stato, e di rendere nello stesso tempo molto più umane e molto più eque le disposizioni della legge 29 marzo 1951, n. 210, che facevano seguito ad una circolare del Ministero della difesa. Praticamente, che cosa è accaduto, dal 1935 in poi nei confronti di questi sottufficiali e militari di truppa appartenenti all'arma dei carabinieri? Questi militari dal 1935 in poi erano stati richiamati in servizio o trattenuti in servizio, al di là dei limiti della ferma alla quale si erano impegnati al momento dell'arruolamento dell'arma, e sono rimasti in servizio fino al 1950. In altri termini, essi sono stati sottratti alle loro attività civili e trattenuti per esigenze di servizio sotto le armi.

Trascorso il periodo dell'anteguerra, quello della guerra e quello infine del dopoguerra, questi militari, che ammontano ad un numero non rilevante, una volta congedati si sono venuti a trovare praticamente sul lastrico, perché, avendo dovuto abbandonare l'impiego civile che prima avevano, non solo non hanno potuto riottenerlo, ma oggi si trovano nelle condizioni, anche per l'avanzata età cui sono giunti, di quasi assoluta impossibilità di trovarne un altro. Si è perfino creata una disparità iniqua fra cittadino e cittadino, perché il personale che era stato assunto in sostituzione di questi militari richiamati nell'arma dei carabinieri, non solo non è stato mandato via, ma in base alle leggi transitorie che sono state emanate ancor recentemente, esso è entrato nei ruoli; mentre questi cittadini che hanno servito la patria in divisa, con rischio e spirito di sacrificio, si trovano, ripeto, nel più profondo disagio morale ed economico e sono costretti alla vana ricerca di un lavoro qualsiasi.

Si tratta di diverse centinaia di persone, le quali girano l'Italia alla ricerca, direi quasi, dell'elemosina.

Questo è il punto morale della questione. Poi vi è anche l'aspetto giuridico ed economico della questione, e cioé l'iniquità di trattamento usato nei confronti dei diversi appartenenti alle forze armate. Infatti, per gli appartenenti alla guardia di finanza e alla pubblica sicurezza è stato riconosciuto il principio che il periodo di servizio in qualità di richiamato trattenuto alle armi è interamente conteggiato ai fini del trattamento di quiescenza. Perché non si estende lo stesso principio ai sottufficiali e ai militari di truppa dell'arma dei carabinieri? Ecco il punto di carattere giuridico-economico della questione. Si rende, quindi, necessario rimuovere questa disparità di trattamento nei confronti dei militari dell'Arma, i quali hanno sempre compiuto il loro dovere con profondo attaccamento alla patria e alle nobili tradizioni dell'Arma. Aggiungo poi un'ultima considerazione: poiché i dipendenti dell'ex milizia volontaria hanno ottenuto, in forza di una apposita legge, il diritto al trattamento di quiescienza, perché proprio alcune centinaia di persone non dovrebbero godere dello stesso trattamento? Mi si risponderà che vi è un problema di bilancio, ed allora mi sarà facile replicare che, come si reperiscono dei fondi per tante altre categorie, così è indispensabile e costituisce, per noi, un dovere civile venire incontro ai militari dell'Arma « benemerita » del nostro paese. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La proposta di legge Selvaggi coinvolge una serie di problemi tecnici, organizzativi e finanziari che rendono piuttosto perplesso il Governo, il quale, tuttavia, con le consuete riserve, non fa obiezioni alla presa in considerazione.

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

(*È approvata*).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

La terza proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Massola, Maniera, Adele Bei Ciufoli e Capalozza:

« Estensione ai comuni di bonifica del Tronto del prezzo del grano conferito all'ammasso per contingente nel Lazio, Abruzzi, e Italia meridionale ». (846)

Data l'assenza dell'onorevole Massola, lo svolgimento di questa proposta di legge è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei trasporti e della marina mercantile.

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho intenzione di intrattenervi su un interessante argomento che concerne il bilancio dei trasporti, e cioè sugli appalti e sul particolare problema dei 20 mila (circa) lavoratori che da anni prestano la loro opera presso l'amministrazione ferroviaria, e dalla quale non sono ritenuti suoi dipendenti perché lavorano per conto dei cosiddetti appaltatori.

Gli appalti non sono una cosa nuova nella nostra amministrazione, perché questa nel 1905, quando le ferrovie furono nazionalizzate, li ereditò dal vecchio sistema. Bisogna però aggiungere subito che in quel tempo venivano dati in appalto soltanto lavori penosi e pesanti (quali il carico e lo scarico del carbone e delle merci pesanti), ma non erano dati in appalto lavori più delicati, come invece accade attualmente.

Fu soltanto nel periodo fascista che si sviluppò intensamente il sistema degli appalti, soprattutto in conseguenza del famigerato decreto 28 gennaio 1923, n. 153, con il quale si licenziarono decine di migliaia di ferrovieri. Naturalmente, quei licenziamenti furono utilizzati per giustificare l'estensione del sistema degli appalti, e con il pretesto di impedire che l'amministrazione ferroviaria soffrisse per l'improvvisa carenza di personale. Ma, in quel caso, non si trattava soltanto di necessità amministrative; vi era anche il desiderio di profitto da parte di certi gerarchetti che in questo sistema trovarono la loro mangiatoia.

D'altronde, in quel periodo il sistema fu introdotto anche in altri ministeri e le concessioni si andarono allargando. Fatto è che in poco tempo gli appalti, nel settore ferroviario, non furono più dati soltanto per i lavori pesanti, ma si estesero anche a delicati lavori e servizi di carattere strettamente ferroviario: meccanica specializzata, smistamento delle merci e loro accettazione a svincolo, servizi di carica degli accumulatori, armamento, revisione e risanamento di binari, servizi di linea e sorveglianza di alcuni tratti di essa, pulizia delle vetture, scambi e manovre, manovali viaggianti, ecc.

Nel sistema degli appalti ci troviamo di fronte ad una figura intermedia fra l'amministrazione e i lavoratori, cioè all'appaltatore, che possiamo definire un mercante di mano d'opera, generalmente non impegna capitali e attrezzature, ma si limita ad ingaggiare e ad amministrare, per conto delle ferrovie, la sola mano d'opera, senza rischio naturalmente di capitali ed esborso dei capitali stessi.

Però, da parte dell'appaltatore vi è il lucro, ed è logico, perché nessuno si prodiga in una attività economica senza che abbia in vista un interesse. Ed il lucro vi è, perché gli appaltatori percepiscono la differenza fra quello che incassano dall'amministrazione e quello che danno ai lavoratori. Di conseguenza, ne deriva in largo sfruttamento, anche perché nelle gare vi è una concorrenza sfrenata fra i diversi appaltatori. In esse si fanno riduzioni tali che talvolta vanno contro lo spirito stesso della legge; ed il Ministero è stato obbligato, in alcuni casi, ad intervenire e ad annullare certi contratti di appalto.

Si assiste così al fatto, che si verifica un po' per tutta Italia, che gli appaltatori non sempre danno un salario corrispondente al minimo fissato per la categoria. Inoltre, essi defraudano i lavoratori sui lavori a cottimo, evadono molto spesso le varie forme di previdenza sociale, non sempre osservano le disposizioni per il riposo settimanale e per le

festività nazionali. Ciò essi fanno in quanto devono economizzare, non solo, ma con un minimo di personale, devono anche far fronte ad un lavoro normale.

Abbiamo già rilevato in altre occasioni che spesso gli statini di presenza sono regolari, ma non corrispondenti sempre alla realtà degli operai occupati. Il Ministero del lavoro ed anche lo stesso Ministero dei trasporti, in seguito a nostre interrogazioni, sono intervenuti in questo settore ordinando delle ispezioni. Ma, cosa strana, gli ispettori hanno trovato tutto in regola, quando era risaputo che gli appaltatori non lo erano e quando era altresì risaputo che è sempre facile modificare i registri e trovare accondiscendenza e omertà da parte degli operai, in quanto essi temono di esser licenziati. Si arriva così anche alla vergogna di dichiarazioni firmate da parte di certi operai, nelle quali si dice che essi hanno sempre percepito il salario dovuto, hanno goduto le ferie previste dalla legge e sono state applicate nei loro confronti tutte le disposizioni previste dalle leggi sul lavoro.

Ma noi sappiamo che questo non è vero e che trattasi solo di omertà da parte di certi dipendenti che sono disgraziatamente mossi dalla paura di rimanere senza lavoro e perciò senza pane.

Se poi ci riferiamo al sistema delle gare in appalto, notiamo, come dicevo prima, che la concorrenza sfrenata fra le ditte porta a ribassi tali da essere inferiori al minimo permesso. Diversi colleghi dei vari settori di questa Camera sono intervenuti in proposito. Noi sappiamo anche che vi sono spesso intrallazzi fra funzionari disonesti e certi appaltatori. Ricordo il caso di un certo dirigente di una cooperativa, che abbiamo faticato dieci camicie per allontanare dalle gare. e dopo tanti anni di lotta (lotta che non aveva carattere politico, e combattuta insieme da democristiani e socialisti per portare in questi appalti un po' di moralità) egli riusciva ancora ad avere delle relazioni di affari col compartimento e a dare delle nòie ai nuovi amministratori.

Si capisce bene che in conseguenza di questi sfruttamenti e di questi intrallazzi gli appalti si dimostrino, alla resa dei conti, antieconomici e possano essere in definitiva considerati una anomalia tecnico-giuridica. Troviamo per contro che nell'amministrazione vi sono una infinità di posti vacanti (un tempo espressamente vacanti). Però oggi sembra che il nostro ministero sia finalmente avviato sul criterio di non appaltare i lavori quando ciò sia possibile.

Ed ora soffermiamoci brevemente a parlare degli operai. Essi lavorano da anni ed anni (noi ne conosciamo che hanno una anzianità anche superiore ai dieci anni), alle dipendenze di questi appaltatori e perciò sempre, se pure indirettamente, dell'amministrazione ferroviaria. La loro capacità e disciplina è comprovata dalla loro permanenza nel lavoro, perchè si sa che gli elementi insodisfacenti non tardano ad essere allontanati. Per conseguenza io credo che l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe favorire al massimo questi lavoratori assumendoli alle sue dipendenze dirette, e facendo cessare così lo scandaloso sistema di sfruttamento da parte degli appaltatori. A tale scopo il 9 aprile 1954 i senatori Bitossi, Massini, Porcellini e Schiavi, appartenenti a vari partiti, hanno presentato la proposta di legge n. 507 del Senato (che riproduce il testo di un'altra proposta di legge del 1951) nella quale si suggerisce di eliminare le ditte appaltatrici non rinnovando i contratti e di assumere i lavoratori già dipendenti da queste ditte come agenti straordinari. Noi ci auguriamo che il ministro prenda in considerazione questa proposta di legge e voglia cooperare alla sua approvazione, o che almeno si faccia promotore di un disegno di legge mirante egualmente al fine di far scomparire gli appaltatori ed assicurare ai lavoratori degli appalti il pane ed il lavoro. Si tratta di circa 20 mila unità lavorative permanenti che, si noti bene, non possono essere assunte dalle ditte di appalto se non con l'espresso gradimento dell'amministrazione. Quindi si tratta di lavoratori già noti e sperimentati che sarà senz'altro opportuno e giusto assumere regolarmente senza la forma ibrida della loro dipendenza indiretta attraverso le ditte di appalto. Certo che se l'assunzione dovesse essere fatta esclusivamente attraverso dei concorsi normali la cosa diventerebbe pericolosa perchè non si può pretendere che questi lavoratori, che hanno ormai un'età rispettabile, si assoggettino, magari in concorrenza con dei giovani freschi di scuola, a delle prove di aritmetica o di storia o, in genere, di cultura, ma ci si deve accontentare della capacità lavorativa e della dimostrazione che sono all'altezza della funzione che viene loro affidata. E non sono sufficienti gli eventuali punti a loro favore.

È stato annunciato un concorso per 13 o 16 mila posti di cui 7 mila sembra siano di quelli attualmente appaltati. Non vorrei che all'assunzione facesse riscontro un licenziamento di 7 mila lavoratori attualmente dipendenti dalle ditte appaltatrici, anche perché, per il rilievo fatto poc'anzi, pochissimi di

questi potranno vincere il concorso se non si accordano loro delle effettive e concrete facilitazioni. Ripeto che essi dovrebbero essere senz'altro immessi nell'amministrazione: la loro anzianità di età e di lavoro è una autentica garanzia. Da tener presente anche la selezione nel tempo, perché, come dicevo poco fa, i non capaci sono presto o tardi allontanati dalle stesse ditte appaltatrici.

Perciò noi dovremmo favorire questa categoria nell'interesse della stessa amministrazione, la quale troverebbe in questi operai degli uomini già preparati, abituati al lavoro normale, cosa che non avviene per i nuovi, che, vincendo il concorso e talvolta solo per una superiorità di freschezza culturale, non si trovano poi praticamente nelle condizioni di capacità e di esperienza in cui si trovano coloro che da anni ed anni lavorano indirettamente per conto delle ferrovie.

Bisognerebbe perciò risolvere questo dilemma, il che sarebbe abbastanza facile sia attraverso un disegno di legge per l'assorbimento dei lavoratori degli appalti, sia attraverso un concorso bandito espressamente per queste categorie, o mediante quelle altre forme che il ministro può ricercare, evitando in ogni caso le prove teoriche, ma dando invece valore alle prove pratiche e all'anzianità dei concorrenti.

Vi sono, come è logico, delle opposizioni. Sono soprattutto i burocrati a dire che non si può assumere senza concorso. Noi sappiamo però che l'articolo 97 della Costituzione, terzo comma, consente sempre di fare una legge per bandire un concorso speciale per queste categorie o per il loro assorbimento. Vi sono vari precedenti in favore della tesi dell'assorbimento semplice e diretto. In primo luogo quello di Foligno, ove 200 di questi lavoratori dipendenti da ditte appaltatrici sono stati assorbiti dall'amministrazione delle ferrovie. Altro precedente è quello relativo ai dipendenti dei passaggi a livello, i quali nel 1940 ottennero di essere automaticamente assorbiti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, a condizione che non superassero i 50 anni di età. Terzo precedente ancora è quello dei dipendenti della « Provvida », che dal 1944 al 30 dicembre 1952 sono stati assunti in pianta stabile presso le ferrovie nel numero di circa 170 lavoratori, ai quali è stata considerata anzianità utile, nelle ferrovie dello Stato, quella che faceva capo alla data di assunzione presso la « Provvida ».

E questi sono dei precedenti utili in favore di questa categoria. Mentre nei concorsi, in generale, si guarda al limite di età, che è compreso fra i 18 e i 35 anni e che può essere elevato sino ai 45 anni per gli ammogliati e per i combattenti.

C'è poi il problema della visita medica sia con la soluzione di concorsi speciali sia con l'assorbimento automatico. Voi comprenderete benissimo, onorevoli colleghi, che lavoratori i quali hanno lavorato per anni ed anni alle dipendenze delle amministrazioni dello Stato non possono trovarsi nelle condizioni visive d'un ragazzo di 18 o 19 anni. Però se hanno lavorato per tanti anni, vuol dire che erano nelle condizioni visive e generali di salute di poterlo fare. Questa visita medica potremmo perciò considerarla come visita di revisione: le visite di revisione sono già in uso presso l'amministrazione delle ferrovie.

Per i lavoratori degli appalti ferroviari si potrebbe fare qualche cosa di simile a quello che è stato fatto a suo tempo in favore dei gerenti e dei dipendenti delle agenzie postali, che con decreto presidenziale sono entrati automaticamente nei quadri dell'Amministrazione delle poste e telegrafi.

Si trattava di larghi strati di lavoratori che lavoravano per conto dell'amministrazione, ma che non erano dipendenti diretti dell'amministrazione stessa. Quel decreto presidenziale ha le sue lacune, come in diverse occasioni abbiamo rilevato qui e in Commissione; anzi, la Commissione ha riconosciuto all'unanimità la necessità di modificarne alcuni punti; però con altrettanta unanimità la Commissione ha riconosciuto che quel decreto è stato un grande passo avanti in favore di quei lavoratori che, avendo lavorato per conto dell'amministrazione, sono stati assorbiti dall'amministrazione stessa.

Mi auguro che il signor ministro tenga presente le nostre richieste e suggerimenti, che corrispondono all'esigenza di circa 20 mila benemeriti lavoratori. E chi ha avuto contatti con loro sa che meritano la nostra benevola ed umana attenzione.

Prima di concludere vorrei però attirare pubblicamente l'attenzione del signor ministro su un'altra questione. Dico « pubblicamente », perché il signor ministro è già al corrente della cosa attraverso una lettera del 4 giugno di quest'anno, a lui diretta e che ha come oggetto: « Limitazione al diritto di sciopero di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici ».

Vi è il direttore generale (o generale direttore) il quale ha emanato una serie di strane circolari contro gli scioperi, quella del 21 settembre 1953, quella del 24 ottobre 1953

e quella recentissima del 4 maggio 1954, con le quali dimostra di non conoscere la nostra Costituzione e di commettere addirittura degli arbitrî andando al di là di quanto possa consentirgli non soltanto l'amministrazione, ma la legge stessa. Eppure, vi è nella nostra Costituzione l'articolo 40, che parla del diritto di sciopero, articolo brevissimo di una riga e mezza: « Il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano ». Non dice di più l'articolo ed il Parlamento non è stato ancora chiamato a regolare il diritto di sciopero. Ma il generale direttore, da appuntato di vecchio stampo (perché in democrazia certe cose non si dovrebbero fare), si prende l'arbitrio di fare quello che il Parlamento non ha ancora fatto, cioè di regolare il diritto di sciopero. Come può quest'uomo emanare circolari in contrasto con la Costituzione, e regolare il diritto di sciopero, se noi non abbiamo ancora determinato quale forma esso può assumere ?

Eppure questo direttore generale, che si chiama Di Raimondo, emana circolari interne di questo tipo.

Naturalmente, egli si preoccupa del buon andamento dell'amministrazione ferroviaria, ed è giusto, ma sarebbe anche doveroso da parte sua rispettare i diritti democratici dei lavoratori, poiché deve ricordarsi che non siamo più in periodo fascista, ma in periodo di democrazia, conquistata dai sacrifici di tutti i lavoratori. Non so se il Di Raimondo abbia lottato per la democrazia, ma noi, che lo abbiamo fatto, siamo qui paladini di essa e della libertà.

È bene che la Camera conosca circolari così interessanti, e pertanto ne do lettura. Tralascio quella del 21 settembre 1953, che si rivolge a tutti i capi compartimento e rappresenta una prima avvisaglia contro gli scioperi dei dipendenti degli appalti. Leggo quella del 24 ottobre 1953, diretta al servizio materiali e trazione di Firenze, a tutti i servizi e a tutti i capi compartimento. Essa dice: « Si è preso atto di quanto comunicato da codesto servizio circa le ulteriori astensioni dal lavoro dei dipendenti dalle imprese appaltatrici di servizi, verificatesi recentemente presso l'officina di Granili e presso il deposito locomotive di Catania, allo scopo di ottenere anticipazioni sui futuri aumenti dell'indennità di contingenza. Per quanto riguarda le previste ulteriori agitazioni, che potranno concretarsi in parziali astensioni dal lavoro (sciopero a singiozzo), si pone in rilievo la illiceità di tale forma anormale di sciopero » (sta a lui determinare se quello sciopero è normale o anormale !) « dovendosi ravvisare in essa un mezzo di lotta subdolo e sleale, che non può quindi essere considerato un diritto, e, come tale, riconosciuto e tutelato dalla legge ». (Il direttore generale si prende, quindi, l'arbitrio di definire un metodo di sciopero « subdolo e sleale » quando il Parlamento non ha ancora deciso in merito). E così prosegue: « I lavoratori hanno il diritto, per la tutela dei loro interessi professionali, di astenersi completamente dal lavoro » (sarebbe bello che dicesse che non hanno questo diritto, perché allora domanderemmo come mai il direttore è lasciato a quel posto) « privandosi della relativa mercede, ma non possono, in alcun caso, prestare un lavoro disorganizzato ed incompleto in stridente contrasto con gli obblighi scaturiti dal rapporto di lavoro. D'altra parte, tale illiceità dello sciopero a singhiozzo, come pure di tutte le altre forme anormali di astensione del lavoro (sciopero a scacchiera, ostruzionismo, sabotaggio, non collaborazione) è stata recentemente confermata da una sentenza della Suprema Corte di cassazione ». (Naturalmente cerca di mettersi con le spalle al sicuro).

« Per quanto sopra, e considerato che le previste future astenzioni potrebbero creare seri turbamenti al regolare svolgimento dei servizi, sta bene che, come già disposto dalla sezione trazione di Palermo, nel caso si verificassero manifestazioni del genere » (sbirro di pretta marca fascista), « sia chiesto l'immediato intervento della polizia ferroviaria » (magari con il manganello ?) « per allontanare dagli impianti dell'amministrazione gli operai che si asterranno dal lavoro, onde assicurare il buon andamento dei servizi stessi ».

Ma vi è, dicevo, un'altra circolare più recente, del 4 maggio 1954, diretta al capo del servizio materiale e trazione di Firenze, a tutti i capi dei servizi e a tutti i capi compartimento, del seguente tenore:

« Con la nota in riferimento, codesto servizio fa presente le proprie perplessità circa i mezzi per ovviare alle conseguenze di scioperi attuati dal personale delle imprese appaltatrici di servizi senza preavviso e per breve durata (un'ora o due) e che non di meno possono avere notevoli ed immediate ripercussioni sulla regolarità dell'esercizio. Ritiene, invece, codesto servizio che alle conseguenze di scioperi preavvisati e di normale durata si possa ovviare mediante l'applicazione della circolare pag._ 31.3/41600 del 21 settembre

1953 che, per altro, ad avviso di codesto servizio medesimo, andrebbe precisata, principalmente per quanto attiene alla possibilità di affrontare senza meno le maggiori spese a cui si vada eventualmente incontro per assicurare i servizi indispensabili, anche se occorra corrispondere ai lavoratori, e quindi alle imprese, date le circostanze, corrispettivi superiori ai minimi salariali.

« Al riguardo si fa presente che la citata circolare, con l'autorizzazione che le forniture di mano d'opera, in caso di sciopero, possano essere eseguite a mente dell'articolo 2 dell'ordine di servizio n. 24 del 1914, stabilendo corrispettivi a giornata-uomo, consente implicitamente, ma chiaramente, ai capi degli impianti di provvedere, con immediatezza, concordando altresì, sotto la loro responsabilità e con definitiva validità, i prezzi della fornitura che, ovviamente, possono risentire della urgenza del reclutamento, della brevità della utilizzazione e delle particolari contingenze di impiego, trattandosi di sostituzione degli scioperanti. Tali direttive potranno, per altro, seguirsi anche per gli scioperi non preavvisati e di breve durata, almeno per ridurre, se non per eliminare, i segnalati inconvenienti.

« Circa poi la liceità, e, conseguentemente, la perseguibilità o meno degli aderenti a queste parziali, improvvise e temporanee astensioni dal lavoro (sciopero a singhiozzo), è stato sentito il parere dell'Avvocatura dello Stato, la quale ha confermato il principio, già ribadito da questa sede con la circolare 199219 del 24 ottobre 1953, della illiceità delle suddette astensioni dal lavoro. E pertanto si ritiene che, a parte le misure di polizia a cui si fa cenno nella detta circolare, la nostra amministrazione, sulla base dei contratti di appalto, abbia, per eliminare gli inconvenienti di che trattasi, una duplice possibilità, e cioè:

« *a*) considerare violato da parte delle ditte appaltatrici il contratto di appalto che prescrive che i lavori « devono essere eseguiti con diligenza, esattezza, sollecitudine », e ciò sempre che possa ritenersi impegnata la responsabilità delle ditte medesime;

« *b*) ritirare il gradimento che, a norma di contratto, è prestato dall'amministrazione nei riguardi del personale che dalle ditte appaltatrici venga destinato al lavoro ed impedire che il personale non gradito partecipi al lavoro.

« Quest'ultima misura appare pienamente legittima, perché è evidente che il personale, per il fatto che è immesso al lavoro negli impianti dell'amministrazione destinati all'attuazione di un pubblico servizio di fondamentale importanza, deve dare piena garanzia, in ogni momento della durata contrattuale, di attendere al servizio con la necessaria diligenza, capacità, onestà e lealtà. E non vi è dubbio che l'allontanamento permanente anche di alcuni degli scioperanti abituali, costituirebbe una valida remora per eliminare o quanto meno diradare astensioni dal lavoro illecite sia per la causale, sia per le forme di attuazione». (Non vi è nessuna circolare che possa allontanare dal lavoro il direttore generale ?).

« Naturalmente l'applicazione di tale criterio presuppone l'esistenza nei contratti di appalto della clausola che stabilisce che il personale che l'impresa utilizza nell'espletamento dell'appalto deve essere di pieno gradimento dell'amministrazione ferroviaria e di condotta morale ineccepibile; e pertanto, là dove tale clausola non sia stata indicata, ciò dovrà provvedersi in occasione del rinnovo dei contratti stessi» (sono pochi i contratti nei quali questa clausola non è stata inserita).

« Si ritiene opportuno, infine, di precisare che la materia in esame non si presta, per la sua natura, ad essere preventivamente e minutamente regolata, e molto quindi è affidato alla solerzia ed al prudente apprezzamento degli organi che, in definitiva, debbono localmente rendersi conto delle particolari situazioni ed esigenze, ed intervenire nei modi più opportuni per evitare o ridurre al minimo gli inconvenienti che da dette situazioni possono derivare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Firmato: il direttore generale, Di Raimondo ».

Evidentemente chi scrive di queste circolari non è un buon democratico, e scrive cose che sono contro lo spirito della nostra Costituzione.

Non è giusto e non è costituzionale che un funzionario dello Stato, per quanto elevato possa essere, si permetta di limitare il diritto di sciopero. Quest'uomo vuole essere al di sopra dello stesso Parlamento. È vergognoso che ciò possa avvenire nella nostra amministrazione e penso che l'onorevole ministro, da buon democratico, non approvi simili cose.

Concludo, ritornando alla vera ragione del mio intervento, quello di richiamare l'attenzione della Camera sul problema degli appalti e dei dipendenti lavoratori, in quanto l'attenzione dell'onorevole ministro e degli onorevoli sottosegretari è stata già richiamata dalle delegazioni che hanno esposto i loro bisogni e le loro richieste. Era doveroso por-

tare in quest'aula la voce di circa 20 mila dipendenti indiretti dell'amministrazione, affinché si sappia che noi tutti auspichiamo giustizia per questa categoria. E ciò facendo siamo certi che si farà il bene anche dell'amministrazione.

Per quanto riguarda lo sciopero domandiamo che sia garantito questo diritto democratico e costituzionale per tutti i dipendenti e che siano impedite circolari in contrasto con la Costituzione.

E termino augurandomi che le mie parole siano ascoltate. (*Applausi a sinistra*).

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rivolgo particolarmente al ministro e al sottosegretario della marina mercantile per richiamare nuovamente la loro attenzione su un problema che è stato ripetutamente dibattuto in questa Assemblea nella passata e nella presente legislatura: il problema delle comunicazioni marittime fra la Sardegna e il continente. È un problema che sta molto a cuore a noi sardi, e che dovrebbe stare a cuore alla nazione tutta, e al Governo, quale interprete degli interessi della collettività nazionale. Perché il problema delle comunicazioni marittime tra la Sardegna e il continente dev'essere, fra l'altro, inteso come l'esigenza di avvicinare sempre più la Sardegna al continente, il popolo sardo alla grande famiglia nazionale italiana.

E qui mi rivolgo particolarmente a lei, onorevole ministro della marina mercantile, perché ricordo che nel dibattito sullo stato di previsione di questo Ministero per l'esercizio che sta per scadere, ella, onorevole ministro, rispondendo agli onorevoli colleghi sardi che avevano parlato appunto delle comunicazioni marittime della Sardegna, ebbe delle espressioni che noi non abbiamo dimenticato e non vogliamo dimenticare.

Ho qui il resoconto stenografico di quel dibattito, dell'ottobre scorso, in quest'aula, e dal quale ricavo le seguenti sue parole:

« I sardi sanno che sono un amico della Sardegna. La mia amicizia conta poco, ma un atto di solidarietà conta sempre qualche cosa nei rapporti umani ». E aggiungeva: « Quando ho potuto, ho aiutato i sardi ». E più in là: « Penso di poter dire alla Camera, e soprattutto ai rappresentanti della Sardegna, che è in programma l'impostazione di una sesta nave », e « che tutto sarà fatto per migliorare e infittire le comunicazioni con la Sardegna ». « Ho sempre affermato – proseguiva il ministro – che la Sardegna è territorio metropolitano, e credo che lo pensi tutta la Camera. Se la Sardegna ha avuto la sfortuna di essere un'isola, deve avere la fortuna di essere collegata alla madrepatria ».

Noi sardi, onorevole ministro, ci siamo rallegrati di queste parole. Però siamo sempre alle solite: le parole sono belle; ma ad esse non corrispondono i fatti. Mentre sarebbe ora di far corrispondere alle parole i fatti, e nel modo più aderente possibile.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. È passato ancora troppo poco tempo, onorevole Polano.

POLANO. Sono passati, direi, decenni, da quando attendiamo la soluzione di questi problemi; e ogni anno che passa, ogni semestre, addirittura ogni mese che trascorre, rende sempre più perplessi i sardi sulle buone intenzioni dei Governi espresse nelle parole dei ministri.

Del resto, onorevole ministro, ella ha ancora l'occasione di dimostrare che queste sue parole possono trovare una immediata attuazione, poiché vi sono esigenze urgenti, immediate, sul problema delle comunicazioni marittime della Sardegna. Siamo alle porte dell'estate e questi problemi debbono essere subito affrontati e risolti. Ed ella, signor ministro, dati i propositi espressi, dovrebbe riuscire a risolverli.

E passo ora alla relazione dello stato di previsione per l'esercizio 1954-55.

Cosa dice la relazione sulle comunicazioni marittime con la Sardegna ?

Il relatore per quanto si riferisce particolarmente alla Sardegna, dice:

« La « Tirrenia » esercisce i servizi fra il continente e le grandi isole, la Libia e la Tunisia... ». « Per i collegamenti Napoli-Palermo (linea giornaliera), Civitavecchia-Olbia (giornaliera), Civitavecchia-Cagliari (bisettimanale) e Napoli-Cagliari (settimanale), la società dispone delle cinque nuovissime motonavi da 5.250 tonnellate: *Sardegna*, *Sicilia*, *Lazio*, *Campania Felix*, *Calabria*. Vi è inoltre, completamente rinnovata, la motonave città di *Tunisi*. Queste navi offrono nel servizio un *confort* che le navi che in precedenza servivano queste linee non offrivano. Hanno una buona velocità (a pieno regime fanno 17 miglia), 450 posti letto per nave e sono capaci di un numero di passeggeri che, con quelli dei posti letti, si aggira su 1000 circa ».

Ecco dunque messa in luce la sproporzione fra i posti letto e la capacità della nave: dai 450 posti letto ai mille che può imbarcare. E nel periodo estivo quasi quotidianamente

questo numero di passeggeri viene imbarcato lasciando quindi ben 550 persone senza posti letto e molte altre a terra. « Per quanto riguarda il traffico passeggeri, pur disponendo le nuove navi del doppio dei posti letto rispetto a quelle dell'anteguerra, le stesse si manifestano insufficienti a fronteggiare le crescenti esigenze di collegamento fra il continente e la Sardegna ».

Anche questa affermazione corrisponde esattamente al vero, ed è la cosa che noi stiamo ripetendo da tanto tempo. Ma il relatore prosegue: « È perciò urgente provvedere per l'intensificazione del servizio con la Sardegna attraverso corse *bis* (provvedendo preventivamente alla definitiva sistemazione delle banchine del porto di Olbia); e ciò mediante l'immediata costruzione di altra nave dello stesso tipo di quelle nuove già esistenti, ma con opportune modifiche per aumentare considerevolmente i posti letto ». Ho ricordato che, in occasione della discussione del bilancio della marina mercantile per l'esercizio corrente, l'onorevole ministro ci prospettò la costruzione di una sesta nave di questo tipo. Il relatore insiste ora su questa esigenza. È stata messa in costruzione questa nave ? No ! Può l'onorevole ministro dare qualche notizia sulle sue determinazioni in merito ? Inoltre, dice ancora il relatore: « Da Genova la « Tirrenia » mantiene collegamenti settimanali per Porto Torres (diretto) e via Livorno-Bastia, oltre ad uno quattordicinale che collega l'Alto Tirreno con la Sardegna e la Sicilia ».

E questo è tutto per i collegamenti col nord.

Onorevoli colleghi, da quanto dice l'onorevole relatore si può desumere che solo un limitato miglioramento hanno avuto le comunicazioni marittime della Sardegna con l'entrata in esercizio delle nuove motonavi. Nell'insieme, queste comunicazioni marittime sono ancora ben lontane dal rispondere alle esigenze del traffico, in continuo aumento, tra l'isola ed il continente. Insistiamo su questi problemi, perché la lingua batte dove il dente duole, e questo dente duole troppo a noi sardi. È inutile parlare di piani di rinascita, di progresso economico, sociale, culturale della Sardegna, se non si approntano in tempo i mezzi idonei a far fronte alle esigenze che tale sviluppo pone in modo inderogabile e direi preliminare.

Vi sono, dunque, quattro aspetti fondamentali nei collegamenti marittimi della Sardegna; il primo è quello della linea Olbia-Civitavecchia; il secondo, della linea Porto Torres-Genova; il terzo, del periplo sardo; ed infine il quarto aspetto è quello dei collegamenti della Sardegna con le isole minori: la Maddalena e Carloforte. Per quanto riguarda la linea Olbia-Civitavecchia è detto nella relazione che le nuove navi non sono sufficienti a coprire le esigenze del servizio; ed è proprio questo il momento in cui questa insufficienza si fa maggiormente sentire. Infatti, la stampa, l'opinione pubblica in Sardegna sono veramente preoccupate prevedendo che anche quest'anno si potranno ripetere gli inconvenienti lamentati negli anni passati: in special modo la necessità di dover prenotare i posti 15-20 giorni prima della partenza; l'affiollamento che si verifica nelle agenzie per la richiesta dei biglietti al fine di ottenere un imbarco, un passaggio; passeggeri che restano a terra, che protestano giustamente, per il forzato pernottamento, ecc. Molti passeggeri di classe, nel periodo estivo, sono costretti, per l'affollamento, a compiere la traversata in condizioni disagiate. Sono costretti a rimanere nei saloni, sui ponti, nelle corsie per mancanza di posti-letto, senza avere il giovamento, lungo la traversata notturna di un po' di riposo. Non tutti, viaggiando per mare, anche quando il mare è calmo, fanno traversate tranquille. Moltissime persone soffrono il mal di mare, risentono fortemente di questi disagi.

È naturale quindi che il perdurare di tale situazione continui a preoccupare il pubblico e la stampa. Ed è ancora più preoccupante il fatto che a recenti interrogazioni presentate da parlamentari sardi, l'onorevole ministro abbia risposto che non vi è attualmente possibilità di ovviare a questo inconveniente. In un articolo di un giornale sardo apparso pochi giorni fa, si legge: « Oggi il ministro della marina mercantile, ignorando il voto espresso dal Parlamento (e si riferisce all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Berlinguer nel corso della discussione del bilancio della marina mercantile dello scorso ottobre e approvato con voto della Camera, cioè dall'organo legislativo) ripete il consueto ritornello della mancanza di navi idonee e l'impossibilità di provvedere alla stipulazione di una nuova convenzione con la « Tirrenia ». Così dovremmo attendere il 1956 prima di vedere esaudito il desiderio della nostra Camera di commercio ». La Camera di commercio, il Consiglio provinciale di Sassari l'intera opinione pubblica e la stampa insistono continuamente su questo problema, la cui soluzione è urgente. Occorre, nel periodo estivo, la corsa quotidiana diurna,

ma, fino a quando non vi saranno le navi adatte, occorre almeno la corsa bisettimanale e trisettimanale sulla linea Olbia-Civitavecchia. Poiché questo è un problema già da anni ribattuto, la nave occorrente avrebbe dovuto essere messa in cantiere già a suo tempo ed oggi avrebbe dovuto essere ultimata e messa in linea. Ma questo non è stato fatto. E poiché non è stato fatto, ci dica oggi l'onorevole ministro – perché l'opinione pubblica vuol saperlo – come intenda affrontare l'esigenza del doppio servizio su detta linea in questa stagione.

L'anno scorso ella, signor ministro, nel suo discorso, ci disse che aveva disposto una seconda corsa sulla linea Civitavecchia-Cagliari: ma questo non può agevolare la soluzione del problema. La cosa più importante è – ripeto – la corsa bisettimanale o trisettimanale sulla Olbia-Civitavecchia, che costituisce la linea fondamentale delle comunicazioni della Sardegna con il continente. Abbiamo sempre affermato che per noi quella linea rappresenta la prosecuzione delle comunicazioni ferroviarie, e abbiamo sempre sostenuto e continuiamo a sostenere che quel servizio non dovrebbe essere nelle mani di una società come la « Tirrenia », sia pure controllata e sovvenzionata dallo Stato, ma, per il carattere e la funzione di detto servizio, la linea dovrebbe essere gestita dallo Stato come era in passato, fino al 1923-24. Lo Stato deve garantire il perfetto funzionamento di questa linea, deve fare in modo che i viaggiatori su di essa abbiano le stesse comodità che trovano nei trasporti sul continente.

Poiché, però, questo è un problema che richiederà particolari provvedimenti e, comunque, non può essere affrontato immediatamente, noi insistiamo sulla necessità dell'immediato miglioramento delle comunicazioni della linea Olbia-Civitavecchia. Questa rappresenta un'esigenza per il constante sviluppo del traffico ed un incentivo al suo ulteriore incremento. Infatti, particolarmente nel periodo estivo, decine di migliaia di italiani potrebbero venire in Sardegna e si potrebbe aprire una notevole corrente turistica verso la nostra isola come dalla Francia verso la Corsica; ma lasciando così le cose come ora sono, onorevole ministro, ella si assume la responsabilità di fronte alla Sardegna di impedire l'afflusso di turisti a danno dell'economia sarda. Infatti, come può un turista, che lo desidera, andare a trascorrere le sue vacanze in Sardegna, quando deve prenotare il suo viaggio 15-20 giorni prima, e quando, per ritornare dalla Sardegna al continente, deve imbattersi negli stessi inconvenienti e viaggiare in condizioni disagiate ? Il turista rinuncerà al suo viaggio, in tali condizioni. E non solo il turista, ma anche l'uomo di affari, lo studioso.

Bisogna considerare che, impedendo al turista ed all'uomo di affari di venire in Sardegna, si dà un grave colpo all'economia isolana, che invece ha bisogno per il suo sviluppo economico tanto dell'uomo di affari quanto del turista.

Per ragioni di giustizia e per l'esigenza di favorire l'incremento economico della nostra isola, chiediamo nuovamente che questo problema venga risolto il più presto possibile. Ella, signor ministro, proprio per quell'amicizia che ha professato per la Sardegna, deve fare tutto il possibile per dare sodisfazione a questa fondamentale richiesta dei sardi: si devono creare le condizioni atte per dare la possibilità a migliaia e migliaia di italiani di poter visitare la Sardegna; e a loro volta anche i sardi saranno invogliati in numero sempre maggiore a visitare il continente, senza essere sottoposti al martirio di un viaggio faticoso su una nave sovraffollata.

Il primo problema da risolvere è, dunque, quello della linea Olbia-Civitavecchia; e su questo insistiamo, e non ci stancheremo di insistere finché si darà ad esso una soluzione sodisfacente.

Il secondo problema è quello di dare maggiore incremento alla linea Porto-Torres-Genova: linea che si afferma sempre più come di fondamentale importanza per le comunicazioni fra la Sardegna e l'Italia settentrionale. Essa servirà ad alleggerire, specialmente nel periodo primaverile ed estivo, il traffico esuberante sulla linea Olbia-Civitavecchia.

Della necessità e dei vantaggi di questa linea per l'economia della Sardegna s'è parlato già in altre occasioni. Ma l'impostazione del problema resta ancora molto vaga nei propositi del Ministero. Se n'è riconosciuta l'utilità; ma il problema non è stato affrontato.

Due anni fa si è tenuto a Genova un convegno delle camere di commercio della Sardegna e dell'alta Italia. In esso fu appunto esaminato questo problema e fu allora deciso di segnalarlo al Governo come uno di quei problemi la cui soluzione non poteva essere più a lungo rinviata.

In quel convegno fu riconosciuto, da parte di tutti, che un esame del movimento passeggeri fra la Sardegna e il continente (nel 1952 si aggirava sui 300 mila viaggiatori, ma ora sarà sicuramente aumentato) consente di

affermare che il 40-50 per cento dei viaggiatori interessa la Toscana e il nord d'Italia. Avviene oggi che il viaggiatore in partenza da Cagliari impiega oltre quattro ore per recarsi in ferrovia da Cagliari ad Olbia, otto ore da Olbia a Civitavecchia ed ancora otto-dieci ore da Civitavecchia a Genova. Quindi 20-22 ore o più. Che cosa invece significherebbe il servizio diretto Porto Torres-Genova con navi celeri, che possono fare questo tragitto in 12 ore? Significherebbe solo 16-17 ore di viaggio per il viaggiatore in partenza dal punto più lontano, cioè da Cagliari. Un'economia di tempo di 5-6 ore, dunque, da Cagliari: di otto ore, circa da Nuoro; di 9-10 ore da Sassari. Un viaggiatore arrivando a Genova alle otto del mattino, avrebbe dunque la possibilità di fare i suoi affari in giornata a Genova, e ripartire da Genova nella stessa serata. Non vi è dubbio che l'istituzione di questa linea celere gioverebbe grandemente al movimento passeggeri e merci da e per la Sardegna, perchè è evidente che, quando si deve fare un giro così lungo, come attualmente, per andare dall'isola nel continente, da Cagliari a Genova, a Torino, a Milano, a Venezia o viceversa, la lunghezza del tragitto è un ostacolo ad un rapido sviluppo degli affari e del traffico. Tanto è riconosciuto questo, che sono stati in proposito votati ordini del giorno da diverse camere di commercio ed amministrazioni provinciali non solo della Sardegna, ma anche di regioni dell'Italia settentrionale. Ho qui in particolare l'ordine del giorno votato recentemente dal consiglio provinciale di Genova per l'istituzione della linea quotidiana con Porto Torres. Mi permetta, signor ministro, ella che lo conoscerà certamente, di darne lettura per i colleghi, che probabilmente non hanno avuto modo di prenderne conoscenza; esso dice: « Il consiglio provinciale di Genova, rilevato come l'attuale stato delle comunicazioni con la Sardegna è di grave pregiudizio all'economia delle regioni del nord Italia; considerato che la maggior parte dei viaggiatori che partono dalla Sardegna o vi sono diretti proviene dall'Alta Italia, per cui molto più economico e celere sarebbe un tragitto dai porti del nord Sardegna a quello di Genova; rilevato come tale problema potrebbe essere in gran parte risolto mediante l'istituzione di una linea giornaliera diretta Porto Torres-Genova (miglia 214), che potrebbe collegare l'isola col continente in circa 12 ore con risparmio di mezzi e di tempo; rilevato altresì come tale linea potrebbe incrementare il turismo e l'economia non solo dell'isola, ma portare beneficio all'attività del nostro porto (Genova) e quindi alla economia della nostra città; fa voti perchè il Governo voglia con la maggior solerzia porre allo studio ed attuare l'istituzione di una linea giornaliera diretta che colleghi il nord Sardegna con il continente, dal porto di Torres a quello di Genova ».

Il giornale sardo *La nuova Sardegna*, che pubblica l'ordine del giorno, aggiunge: « Tutti ormai riconoscono questa esigenza. Il solo sordo è il nostro ministro della marina mercantile, il quale non riesce a reperire navi idonee sul mercato nazionale, ed a stipulare una opportuna convenzione con una società di preminente interesse nazionale fra le quali secondo noi la più indicata sarebbe una fra le società di navigazione aventi direzione, sede ed armamento a Genova. Chi presentò un tale ordine del giorno fu l'avvocato Pesci del consiglio provinciale di Genova, il quale rilevò, con dati statistici, che il 70 per cento dei viaggiatori e delle merci che partono dalla Sardegna o che vanno in Sardegna dal continente interessano il Piemonte, la Lombardia e la Liguria. È giusto che tutta questa gente per raggiungere l'isola debba fare il giro di cui ho parlato prima? L'afflusso turistico poi – rileva sempre il presentatore dell'ordine del giorno – aumenterebbe indubbiamente, se si risolvesse questo problema; i prodotti industriali per la Sardegna usufruirebbero di un risparmio notevole e i prodotti agricoli dell'isola troverebbero modo di essere piazzati con più facilità sui mercati del nord Italia.

Non è chi non veda l'importanza di questi rilievi, soprattutto per i vantaggi che essi indicano per l'economia depressa della Sardegna: se gli imprenditori dell'isola potessero acquistare i prodotti che loro necessitano con una certa economia nel trasporto, diminuirebbero anche i prezzi, con grande beneficio per l'acquirente sardo che dispone di ben modeste risorse. Ecco perché noi chiediamo ancora che il Governo provveda rapidamente a dare un assetto sodisfacente anche a questo servizio in modo che la Sardegna possa esser collegata col continente mediante due linee giornaliere: la Olbia-Civitavecchia e la Porto Torres-Genova.

Ma quale potrebbe essere la soluzione sodisfacente? Noi pensiamo che si possano già ora trovare immediatamente navi atte a migliorare le attuali condizioni della linea Porto Torres-Genova. Ma, al tempo stesso, con la nuova legge sulle costruzioni di navi mercantili si dovrà provvedere in primo luogo alle esigenze della Sardegna. Non si dovranno costruire navi uguali a quelle che oggi servono la linea Olbia-Civitavecchia: queste, infatti,

hanno una capacità di 450 posti-letto, mentre sulla Olbia-Civitavecchia occorrerebbero navi con una disponibilità molto maggiore di posti-letto di tutte le classi. Quando nell'ottobre scorso le fu raccomandata, onorevole ministro, la trasformazione delle navi ora in servizio, ella giustamente rispose che ogni trasformazione possibile avrebbe aumentato la capacità ricettiva di 40-45 posti-letto, e non avrebbe risolto minimamente il problema. Io sono d'accordo con lei: occorre costruire nuove navi di maggiore capienza, adatte alla situazione del traffico sulla Olbia-Civitavecchia e al servizio sulla linea Porto Torres-Genova. Bisognerebbe costruire tre nuove navi di 800-1000 posti-letto per la Olbia-Civitavecchia; e due nuove navi, del tipo di quelle attualmente in servizio su questa linea, per adibirle invece sulla linea Porto Torres-Genova ed assicurarvi un servizio giornaliero. Onorevole ministro, queste soluzioni s'impongono con urgenza. E vogliamo confidare nella sua comprensione perché si provveda nel più prossimo futuro possibile. Ora, se non vedremo una iniziativa del Governo in questo senso, saremo costretti a farci iniziatori di una proposta di legge dedicata alla richiesta di stanziamenti per le navi occorrenti per questa linea.

Il terzo problema che il Ministero della marina mercantile deve prendere in esame è quello dei servizi per il periplo sardo. La linea è attualmente in concessione alla società Tirrenia, la quale però non la esercisce. Eppure si tratta di una linea che ha la sua importanza per il traffico tra i porti del litorale sardo. Essa deve collegare tutti i porti dell'isola; e, con la scarsezza di linee ferroviarie che vi è in Sardegna, particolarmente di tronchi ferroviari bene collegati, il trasporto di merci via mare da un porto all'altro rappresenta un notevole alleggerimento. Si imponga quindi alla società concessionaria Tirrenia di riprendere il servizio. E se non adempirà ai suoi doveri si annulli la concessione e si conceda il servizio ad altre società con adeguata sovvenzione: per esempio, a quella società sarda di navigazione che anche a costo di sacrifici ha cercato di disimpegnare tale servizio.

Qualche parola ancora sui collegamenti con le isole minori: La Maddalena da una parte e Carloforte dall'altra. Anche qui non si può dire che i servizi procedano in modo sodisfacente. Tutt'altro! Si tratta di servizi fatti con navi piccole e vecchie; navi che, per diverse ragioni, non rispondono alle esigenze di detti servizi. Anche qui bisogna apportare una migliore sistemazione. La linea Palau-La Maddalena-Bonifacio non è una linea esclusivamente sarda, ma è una linea che collega la Sardegna con la Corsica; ed essa potrebbe evidentemente servire non solo al traffico normale dei passeggeri e delle merci fra le due isole sorelle, ma anche a dare incremento al turismo francese verso la Sardegna e sardo verso la Corsica. Ed è vergognoso, anche per il prestigio nazionale, che si affidi tale servizio ad una navicella lenta, vecchia, indecente!

Anche questo problema è stato già ripetutamente da noi segnalato al Ministero della marina mercantile. E perfino dalla Francia sono venuti appelli perché si facilitino le comunicazioni con la Sardegna sia con linee dirette dalla Francia e sia, con migliori comunicazioni, tra la Sardegna e la Corsica.

Ora, ognuno sa come giustamente e intelligentemente la Francia abbia facilitato le comunicazioni con la Corsica, creando così un importante afflusso turistico verso questa isola sia francese che straniero. E, se da parte italiana si provvedesse a migliorare i servizi Sardegna-Corsica, una notevole parte di turisti francesi e stranieri che vanno in Corsica verrebbero anche in Sardegna. Non si può quindi continuare a trascurare questa linea, che collega la Sardegna alla Corsica!

Circa le comunicazioni fra la Sardegna e Carloforte, anche qui le cose non vanno bene. Tali comunicazioni sono assai deficienti. Da Carloforte giornalmente una quantità notevole di persone si imbarca sul vaporetto per recarsi a lavorare nelle miniere (Carbonia) e in altre località. Ora, avviene spesso che molte persone che non possono andare a lavorare perché non riescono ad imbarcarsi, dato l'afflusso maggiore di passeggeri in imbarco da Carloforte e Porto Vesme e Calasetta, perdono giornate di lavoro. Anche su queste linee occorre al fine decidersi a mettere in servizio navi più capienti e più veloci.

Prima di concludere vorrei richiamare la sua attenzione, onorevole ministro, sul porto di Porto Torres. Poiché noi parliamo qui di sviluppo dei traffici e dei collegamenti fra Porto Torres e Genova, contemporaneamente dobbiamo parlare anche del porto di Porto Torres, affinché esso sia posto in condizione di far fronte all'aumento costante del traffico ed alle prospettive di ulteriore sviluppo. Attualmente il porto di Porto Torres non è in condizioni di far fronte a queste esigenze. So che sono previsti dei lavori, ma ciò è ancora insufficiente e tutto procede con lentezza. Intanto bisogna sistemare alcune cose, relativamente alle quali le ho rivolto alcune interrogazioni,

che mi permetto oggi, onorevole ministro, di ricordarle.

Innanzi tutto, il porto di Porto Torres è uno dei pochi che ha adesso una illuminazione veramente efficiente per il lavoro notturno. È già in funzione dal alcuni mesi, e con piena sodisfazione, il nuovo impianto di illuminazione; ma esso non è stato ancora collaudato. E perciò i pali della vecchia illuminazione, che non servono più, e tuttora non sono stati rimossi, disturbano i lavori portuali. Ci vuole tanto per compiere questo collaudo? Perché gli uffici periferici non si svegliano? Oramai l'illuminazione funziona da mesi ed è collaudata dai fatti. Si rimuovano quindi i vecchi pali che ingombrano le banchine del porto.

Con un'altra mia interrogazione segnalavo altri ingorghi esistenti in quel porto. Vi è sulla banchina di ponente una « tramoggia », che venne tirata a terra dal proprietario quattro anni fa per essere pulita. È rimasta là ed ingombra quella banchina tanto da ostacolare l'attracco delle imbarcazioni e le operazioni di imbarco e sbarco delle merci. Vi è poi, sempre sulla banchina di ponente, un altro natante tirato a secco e abbandonato da anni: questi due natanti, ripeto, costituiscono un permanente ingombro ed impediscono l'utilizzazione di quel tratto del porto. Ma perché mai il genio civile, la capitaneria di porto, i servizi dipendenti dal Ministero della marina mercantile non hanno provveduto, dopo circa quattro anni, ad eliminare questi ostacoli da Porto Torres? Richiamo in proposito la sua attenzione, onorevole ministro, poiché non sono necessari stanziamenti per queste operazioni. Sono questioni che rientrano nella normale attività dei suoi uffici, i quali non dovrebbero aver bisogno di esser stimolati, e dovrebbero essi provvedere ad eseguire questi lavori senza che il ministro o il Ministero abbiano ad intervenire. Comunque, poiché le cose stanno come le ho segnalate, chiedo il suo autorevole intervento per eliminare al più presto i lamentati inconvenienti.

Vi sono altri importanti problemi che riguardano Porto Torres. Quel porto ha un traffico in continuo sviluppo ed ha bisogno di attrezzature adeguate. Oggi non vi è che una modesta gru di limitata portata, mentre ne occorrerebbero almeno altre due: una di 15 tonnellate e una di 6. Questa sarebbe la minima attrezzatura indispensabile a questo porto, che è destinato a sviluppare sempre più i suoi traffici, soprattutto in conseguenza del miglioramento delle sue comunicazioni con l'Italia settentrionale.

Ancora: occorrerebbe pavimentare la banchina della dogana. Per quanto questo problema sia di particolare competenza del Ministero dei lavori pubblici, penso che interessi anche il Ministero della marina mercantile. Ed a lei chiedo di intervenire presso il suo collega dei lavori pubblici perché questi lavori vengano fatti.

Altro problema: vi è necessità di collegare la banchina di ponente coi binari della ferrovia, allo scopo di eliminare il trasporto a spalla o su carretti delle merci sbarcate su quella banchina. Se un certo dislivello del terreno impedisce il raccordo diretto fra la banchina stessa e la stazione ferroviaria, che è a poca distanza, penso tuttavia che accorgimenti possano trovarsi – per esempio una piattaforma girevole – per collegare la banchina di ponente con gli altri binari adiacenti. Vi sarebbe altro ancora da dire per la migliore sistemazione del porto di Porto Torres: ma ho creduto per ora di limitarmi a richiamare la sua attenzione, onorevole ministro, sulle cose più urgenti che occorre ivi fare, e sulla necessità di assicurare a questo porto i mezzi adeguati all'importanza crescente del suo traffico.

Per concludere, vorrei ricordare che nella passata discussione sui bilanci da quasi tutti i settori parlamentari sardi furono presentati ordini del giorno su questi stessi problemi. Vi fu l'ordine del giorno Berlinguer ed altri, che parlava della istituzione di una doppia corsa, almeno trisettimanale, sulla linea Olbia-Civitavecchia, del problema del porto interno di Olbia, di aumentare le corse sulla linea Cagliari-Civitavecchia, di istituire una linea celere giornaliera fra Porto Torres e Genova, ecc. Vi fu l'ordine del giorno dell'onorevole Angioy, che parlava della istituzione di una linea giornaliera Porto Torres-Genova. Vi fu l'ordine del giorno Pintus, che parlava di « istituire al più presto una linea giornaliera diurna Olbia-Civitavecchia, destinata ad essere coordinata con quella attuale notturna, e servita da nuove navi all'uopo costruite con particolari caratteristiche », di « fornire dette navi di stive refrigerate per il trasporto di merci deperibili », di « realizzare, nel frattempo, e con effetto immediato, delle corse supplementari trisettimanali con le motonavi ora in servizio nei periodi di punta nella stessa linea », e di altre questione riguardanti i trasporti della Sardegna.

Vi fu infine l'ordine del giorno che io stesso ebbi l'onore di presentare, insieme con gli onorevoli Laconi, Pirastu e Nadia Gallico Spano. Con essi richiamavamo l'attenzione sui seguenti problemi: « riesaminare le tariffe

praticate dalla società Tirrenia sulla linea Olbia-Civitavecchia per il trasporto merci e automezzi al fine del loro livellamento con le tariffe praticate dalle ferrovie dello Stato; intervenire presso la società Tirrenia per ottenere che l'attuale servizio settimanale diretto Genova-Porto Torres sia portato a bisettimanale, con la prospettiva di giungere al servizio giornaliero; richiamare la società « Tirrenia » all'obbligo di riprendere il regolare servizio del periplo sardo di cui è concessionaria; mettere allo studio la possibilità di statizzazione della linea Olbia-Civitavecchia; provvedere con adeguati stanziamenti alla sistemazione dei porti di Olbia e Porto Torres »: sono tutti quei problemi che sono riecheggiati nel dibattito anche del nuovo stato di previsione ora in discussione. Come vede, onorevole ministro, ritorniamo sempre su questi problemi: e tutti, senza discordanza, unitamente animati dagli stessi propositi, facendoci interpreti delle aspirazioni dei sardi.

Che cosa ha risposto ella a questi ordini del giorno ? Leggo dal resoconto stenografico della seduta del 26 ottobre 1953 (pagina 3040): « Per quanto riguarda l'ordine del giorno Berlinguer e gli altri analoghi ordini del giorno Angioy, Pintus e Polano, credo che i colleghi sardi abbiano inteso le mie dichiarazioni circa le comunicazioni con la Sardegna » (sono quelle che ho citato prima). « In questa materia non possiamo improvvisare ». D'accordo. « Comprendo perfettamente le istanze che dalla Sardegna salgono ai deputati, ma più di quanto si è fatto sul momento non è possibile fare. Per il futuro faremo di più. Quindi, accetto gli ordini del giorno a titolo di raccomandazione ». L'ordine del giorno dell'onorevole Berlinguer fu però messo ai voti e approvato all'unanimità dalla Camera. Gli altri parlamentari rinunziano alla votazione, essendosi associati all'ordine del giorno Berlinguer, e avendo confidato nel suo impegno di tenerli presente per fare di più.

Orbene, sono passati sette mesi. Quale di questi problemi è stato affrontato ? Non dico risolto, perchè ella ha dichiarato che « in questa materia non possiamo improvvisare ». È passato poco tempo, ella dice: non sufficiente, quindi, per risolvere tutti quei problemi; ma quale di questi problemi – ripeto – è stato affrontato con un provvedimento, un disegno di legge che possa dare la sensazione ai sardi che dalle parole di amicizia, di solidarietà si sia passati sul serio ai fatti ? Cosa è stato fatto per cui non si possa pensare che le parole del ministro non facciano la stessa fine degli ordini del giorno accettati come raccomandazione, cioè raccolti negli archivi e negli atti parlamentari per poi non parlarne più ? Neanche il più urgente e pressante problema dell'aumento delle corse sulla linea Olbia-Civitavecchia è stato sistemato per questa stagione ! Anzi, ella ha detto che non si può fare niente ! Non possiamo, evidentemente, accontentarci di ciò. Siamo, pertanto, costretti ad insistere su queste questioni; e non le daremo pace, onorevole ministro, finchè non vedremo regolati con giustizia e dignità i servizi marittimi indispensabili della Sardegna. Ella ha promesso che farà tutto il possibile per aiutare la Sardegna. Bene, ci dia la prova che ella è deciso ad affrontare questi problemi per giungere effettivamente a soluzioni confacenti alle maggiori esigenze della Sardegna ! (*Applausi a sinistra*).

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

RUBEO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'annuale discussione che si tiene sul bilancio dei trasporti si constata come esista un grosso settore dei trasporti pubblici sistematicamente ignorato dall'attenzione dei governi che fino ad ora si sono avvicendati; mi riferisco ai trasporti urbani e suburbani delle nostre città e ai problemi che per questi servizi si pongono.

La giustificazione più ricorrente, dietro la quale si sono trincerati fino ad oggi i vari ministri, è una giustificazione di carattere puramente formale: questi servizi provvedono cioè alle necessità cittadine o, comunque, locali e pertanto non possono essere considerati, ai fini di certe provvidenze statali, nel quadro dei trasporti di interesse nazionale, per cui la cura di questi servizi spetterebbe esclusivamente ai comuni.

Ma il problema del riordinamento e dell'efficienza stessa di questi servizi, i problemi di carattere economico e finanziario che si pongono per le aziende che li eserciscono, sono questioni di sostanza e non di forma.

Tra le proposte e i voti che il relatore ha menzionato nella sua relazione vi è solo un breve cenno all'esigenza di una legge organica che consenta l'ammodernamento dei trasporti collettivi urbani e suburbani, sia municipalizzati sia gestiti da aziende private.

Credo che questa necessità sia ormai così pressante da non poter essere più oltre accantonata dagli organi responsabili del nostro paese: tali sono i problemi che si pongono per questi indispensabili servizi pubblici di trasporto, urbani e suburbani, e, in molti casi, anche per quelli intercomunali, specie anzi per

questi ultimi, quando, come nel caso che mi appresto ad esporre all'attenzione della Camera, essi possono essere considerati, di fatto, come veri e propri servizi urbani.

Con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, detta dell'ammodernamento, si è cercato di affrontare e risolvere la grave crisi economica e funzionale delle ferrovie e tramvie extraurbane concesse all'industria privata. Su questa legge, e sul raggiungimento dei fini che essa si propone di raggiungere, questa parte della Camera ha già avuto modo più volte di esprimere le sue critiche e le sue riserve; critiche e riserve che in questi ultimi tempi hanno acquistato maggior valore, in quanto si vanno dimostrando giuste; tuttavia essa, nel suo spirito, rappresenta un mezzo di progresso e di avvio a soluzione dei gravi e urgenti problemi che riflettono questo settore.

Sull'applicazione di questa legge, comunque, ritengo opportuno, solo per inciso, richiamare l'attenzione del ministro dei trasporti sia per quanto riguarda la carenza degli uffici ministeriali, adibiti alla funzione dell'applicazione di questa legge, sia per quanto riguarda la tendenza delle aziende a considerare questa legge come un mezzo di speculazione per i loro privati interessi e non con lo spirito in cui essa è sorta e deve essere applicata.

Comunque, per questo settore dei trasporti pubblici delle ferrotramvie extraurbane, sia pure tardivamente, il problema si è affrontato, anche se non in modo risolutivo e sodisfacente. Per quanto riguarda invece il settore dei servizi urbani e suburbani, che per la stragrande maggioranza sono esercitati da aziende municipalizzate o comunque di proprietà dei comuni, nulla si è fatto, nonostante l'esistenza, per questi servizi, di problemi a volte più gravi e più urgenti di quelli esistenti nel settore extraurbano, generalmente gestito da aziende private.

A questo proposito è necessario anche rilevare che ogni qual volta ci si ripropone di affrontare il problema del riordinamento, non viene considerato l'insieme dei rapporti (naturalmente ad eccezione delle ferrovie dello Stato, per le quali si provvede con apposito provvedimento), ma viene fatta una particolare discriminazione che colpisce sistematicamente, si direbbe con particolare cura, le aziende di proprietà pubblica, le quali sono escluse da qualsiasi beneficio; oppure, quando si è inteso fare delle concessioni minime, i relativi provvedimenti si sono sempre rivelati non soltanto del tutto inadeguati a sodisfare quelle esigenze minime, ma addirittura di nessuna pratica efficacia.

Queste osservazioni fondamentali pongono in evidenza un particolare indirizzo politico del Governo e la tendenza a discriminare sistematicamente il settore pubblico da quello privato; e ciò non, come sarebbe legittimo pensare, con l'intento di risolvere in precedenza i problemi del settore pubblico, ma per il fine opposto, vale a dire quello di assicurare la precedenza e un trattamento di particolare favore a un settore che comunque persegue gli scopi di una qualunque azienda privata, con l'aggravante che tali finalità sono raggiunte avvalendosi di una cospicua parte di beni patrimoniali finanziari dello Stato e, addirittura, con l'aggiunta di sussidi integrativi di esercizio. Così almeno è stato fino ad oggi.

D'altra parte esistono ormai delle situazioni molto gravi e preoccupanti nel settore delle aziende di servizi urbani e suburbani, per le quali occorre che il Governo esca dalla sua indifferenza e provveda ad affrontare i più urgenti problemi che si pongono per questi servizi, i quali interessano milioni di cittadini.

Occorre affrontare questi problemi nell'ambito dell'interesse che essi rappresentano e che debbono sodisfare, tenendo soprattutto conto della preminente funzione sociale svolta da queste aziende.

Occorre prendere dei provvedimenti tendenti al riordinamento e all'ammodernamento di questi servizi, usando appieno dei mezzi e degli strumenti che già esistono e predisponendone dei nuovi per colmare le deficienze di quelli esistenti, soprattutto per risolvere particolari e gravi situazioni che, come per quelle esistenti a Roma, esulano dai limiti del solo interesse cittadino e assumono una importanza di interesse nazionale.

La dimostrazione più chiara dell'immobilismo politico perseguito dal Governo in questo importante settore dell'attività nazionale dei trasporti pubblici è rappresentato, in maniera molto eloquente, proprio dalla grave situazione esistente qui a Roma, situazione che si trascina e si aggrava ormai sempre più, in assenza di un qualsiasi provvedimento serio e concreto che affronti e avvii a soluzione il problema dei trasporti urbani, extraurbani e suburbani e che possa, quindi, assicurare alla capitale della Repubblica un servizio efficiente e razionale.

Per affrontare concretamente questa questione è necessario che il Governo non continui a restare indifferente trincerandosi dietro formali giustificazioni, ma promuova, sol-

leciti e, là ove occorra, intervenga direttamente, con appositi provvedimenti, per sodisfare le esigenze più eque e inderogabili. D'altra parte, il problema che l'attuale situazione dei trasporti cittadini romani pone è di tale portata che, considerando anche la incapacità dell'amministrazione locale dimostrata fino ad oggi, è possibile affrontarli concretamente solo se intervengono a questo scopo anche particolari provvedimenti.

I servizi urbani e suburbani di Roma vengono eserciti da due grandi aziende: dall'« Atac », azienda municipalizzata, e dalla « Stefer », azienda di completa proprietà del comune di Roma.

La « Stefer » provvede anche alle comunicazioni extraurbane con vasta parte dell'*interland* della città compreso fra il sud e il sud-est della città stessa. Queste linee assicurano le comunicazioni fra Roma e numerosi importanti centri, abitati da una popolazione stabile dell'ordine di circa 250 mila unità e che sono con la capitale particolarmente legati da reciproci vincoli di carattere sociale, economico, urbanistico. Le stesse comunicazioni esercite da questa società tra Roma e il Lido e quelle tra Roma e i Castelli romani debbono considerarsi ormai dei veri e propri servizi suburbani, in quanto, oltre che per l'esistenza di una stretta relazione di interessi economici e sociali tra questi centri e Roma, essi sono divenuti ambiti centri residenziali dei romani e lo diverranno sempre più in relazione al poderoso sviluppo urbanistico di Roma in direzione del mare e dei colli.

D'altra parte, il volume di traffico riscontrato nel 1953 in questa azienda è il migliore indice della importanza di questi servizi.

Servizi extraurbani: viaggiatori trasportati nel 1953, 21.478.569; servizi tramviari urbani: viaggiatori trasportati, sempre nel 1953, 67.953.778.

I servizi automobilistici, sempre gestiti dalla « Stefer », hanno avuto 16.185.707 viaggiatori. Si ha quindi un totale effettivo su tutta la rete della « Stefer » di 105.618.054 passeggeri, con un incremento, rispetto al 1952, di circa l'11 per cento.

Queste cifre si riferiscono al numero assoluto dei viaggiatori che si sono serviti di questi servizi.

Per quanto riguarda, poi, l'« Atac », la grande azienda municipalizzata, essa gestisce tutte le linee urbane della città, fatta eccezione di quelle esercite dalla « Stefer ». Questa azienda ha trasportato, nel 1953, 2.640.000 passeggeri in media al giorno, utilizzando, per questi servizi, una media effettiva di 1.150 vetture autofilotramviarie al giorno su una rete di esercizio di 614 chilometri.

Complessivamente, dalle due aziende (intendo sottolineare questo fatto) sono stati trasportati oltre un miliardo di passeggeri l'anno, cioè circa un terzo di quelli trasportati dalla intera rete urbana nazionale. Questo dà l'esatta misura dell'importanza dei problemi che si pongono per queste due aziende.

Ho citato solo alcune cifre per dimostrare di quale portata è il numero di cittadini che è strettamente legato e interessato ai problemi di questo servizio. D'altra parte, tutto ciò è facilmente intuibile dal fatto che queste due aziende svolgono la loro funzione in un grande centro, come è quello della capitale. Sono circa 3 milioni di passeggeri che ogni giorno si servono di questi servizi, il cui grado di assoluta insufficienza è noto a tutti i cittadini di Roma e delle altre città; gli spettacolosi superaffollamenti che si verificano su tutte le linee nelle varie ore del giorno, i disagi a cui sono sottoposti nell'interno delle vetture i passeggeri, le lunghe e a volte vane attese del pubblico presso le fermate, l'irrazionale e ormai superato sistema di collegamenti tra le varie zone della città sono ormai divenuti quanto mai ingiustificabili.

Il materiale rotabile, specie quello in servizio alla « Stefer », è antiquato, lento e superato dal tempo; lo stesso dicasi per gli impianti e le attrezzature.

Tutto ciò è intollerabile in una grande città come è la capitale, dove convengono quotidianamente, da tutte le parti d'Italia e dall'estero, migliaia di persone per ragioni turistiche, di studio, di affari. In Roma risiede il centro del cattolicesimo: quindi è meta di fedeli che da tutte le parti del mondo (specie in alcuni periodi dell'anno) affluiscono qui numerosi. Il grado di sviluppo civico della capitale della Repubblica risulta scosso dall'impressione negativa che questi cittadini di altri paesi provano per l'insufficienza dei servizi autofilotramviari di Roma.

Questo aspetto già di per sè dovrebbe giustificare un maggiore interessamento da parte del Governo, anche al di là dei limiti, oggi imposti, dell'attuale ordinamento giuridico dei rapporti tra le aziende concessionarie e lo Stato; ciò anche in conseguenza del fatto che le autorità comunali della città rimangono, come ho già detto, incapaci ad affrontare concretamente tali problemi: anzi, per molte ragioni, contribuiscono seriamente ad aggravarli.

In questi ultimi sei anni, e cioè dal 1948 a tutto il 1953, queste due aziende hanno

avuto un passivo di esercizio che ammonta complessivamente a 15 miliardi e 500 milioni. Questo *deficit* è ripartito fra le due aziende nel modo seguente: « Atac » 9.996.473.000, « Stefer » 5.449.688.349: *deficit* pauroso, somme che debbono seriamente preoccupare. Si noti che il *deficit* di esercizio delle due aziende diviene ogni anno sempre più grave, e le previsioni dell'esercizio 1954, per la sola « Atac », comportano un *deficit* di 3.650.800.000, nonostante tutti i tentativi fatti per ridurlo con certi accorgimenti di cui poi parlerò.

Per eliminare tale situazione di insufficienza dei servizi e di grave passività della gestione, occorre porre mano, al più presto possibile, a una serie di provvedimenti radicali che consentano il riordinamento, il coordinamento e l'ammodernamento dei servizi; tutti problemi vecchi, per queste due aziende, di almeno vent'anni.

Difatti, non appena si abbiano presenti le diversità di caratteristiche costruttive e di modalità di esercizio offerte dal quadro dei trasporti pubblici di Roma e provincia, appare subito manifesta la necessità di mettere ordine in questo complesso disparato e non omogeneo, e di raggiungere un'organizzazione coordinata e di maggiore efficienza.

Pur non essendo mio intendimento affrontare in pieno questo importante problema di coordinamento, ritengo però opportuno richiamare l'attenzione del ministro competente, affinché si ponga mano ad un riordinamento generale che consenta il conseguimento di un sostanziale miglioramento dei servizi, con evidenti economie e semplificazioni di funzionamento e di organizzazione.

In tal senso, valendoci anche di quanto è stato fino ad oggi indicato da noti studiosi di questa materia, dobbiamo ritenere come tale coordinamento debba ricercarsi nell'ambito dell'amministrazione municipale della città. E ciò non soltanto per quanto riguarda i pubblici trasporti che vengono esercitati nell'ambito cittadino, ma anche per quelli esercitati in tutte le zone di influenza della capitale, in quanto è fuori discussione l'importanza preminentemente sociale che i trasporti hanno e la interdipendenza che essi mantengono con l'indirizzo e lo sviluppo urbanistico.

Vale anzi, in proposito, insistere sulla connessione strettissima che l'esercizio e lo sviluppo dei trasporti pubblici ha con i piani regolatori urbani e suburbani, per modo che ogni direttiva che si intenda imprimere allo sviluppo edilizio è strettamente collegata ad una corrispondente organizzazione di trasporti. Occorre, quindi, essere nettamente favorevoli all'esercizio municipale dei trasporti pubblici, anche per quelli, come si è detto, che vanno al di là dello stretto ambito del territorio urbano.

Inoltre, con l'esigenza, ormai inderogabile per Roma, di una vera e propria rete di ferrovie rapide urbane metropolitane, l'opportunità di un maggior coordinamento si rende sempre più manifesta, anche per evitare scoordinamenti con i servizi urbani di superficie, e per una più agevole ed integrale utilizzazione degli impianti e del personale.

Nel frattempo occorre conseguire la radicale trasformazione degli impianti, sostituendo a mezzi e sistemi di esercizio dispendiosi, e non più rispondenti alle esigenze dell'accresciuto traffico, mezzi e sistemi moderni di esercizio e di lavorazione, che potranno, tra l'altro, far conseguire una rilevante economia nelle spese di gestione.

Tutto ciò, per quanto riguarda i servizi urbani della città, vuol dire porre mano concretamente alla soluzione del problema nello stesso modo come questa soluzione fu vista, fin dal lontano 1929, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando questo fu chiamato a pronunciarsi sul progetto di riforma tramviaria presentato dall'azienda del comune. L'alto conssesso tecnico subordinò la realizzazione del progetto di riforma alla condizione che, entro tre anni, si desse inizio all'attuazione pratica del progetto delle ferrovie metropolitane di Roma, già studiato da un apposito comitato presieduto dal professor Vallecchi.

Senonché, la riforma fu attuata nel 1930, ma della rete metropolitana non se ne è fatto niente. Lo stesso tronco, attualmente in costruzione, non potrà portare che un modestissimo contributo al miglioramento dell'attuale situazione, data la limitata funzione a cui esso potrà sodisfare.

Da allora sono trascorsi oltre 20 anni. In questo lungo periodo la popolazione di Roma si è quasi raddoppiata, il traffico convogliato dai mezzi di trasporti collettivi si è quadruplicato, il traffico stradale è aumentato di circa 10 volte.

Un raffronto con l'anno 1938 ci dimostra che, mentre il traffico autofilotramviario di Milano è aumentato del 37 per cento, quello di Roma è aumentato del 110 per cento. Mentre i chilometri-vettura effettuati a Milano sono aumentati del 26 per cento rispetto al 37 per cento dell'aumento del traffico passegferi, a Roma essi sono aumentati soltanto del 32 per cento rispetto all'aumento dei pas-

seggeri che, come abbiamo detto, è del 110 per cento.

Come si può facilmente constatare, tale aumento dei chilometri-vettura non è proporzionale all'aumento dei viaggiatori, anche se si tiene conto della maggiore capacità delle vetture, che del resto a Roma viene annullata dalla diminuita velocità commerciale.

Infine, se si prende in esame il rapporto tra le vetture-chilometro effettuate e il numero dei passeggeri trasportati, si ha l'indice di affollamento sui mezzi di trasporto urbani. Ebbene, mentre l'indice medio nazionale è per il 1952 di 9 passeggeri per vettura-chilometro, sempre per lo stesso anno, Roma ha 12 passeggeri per chilometro-vettura. Quind è vero quando si dice che a Roma i cittadini viaggiano peggio che in qualunque altra città d'Italia e che le vetture sono le più affollate fra tutte quelle in servizio nelle grandi città italiane. Queste cifre confermano questa convinzione generale. Si tenga poi conto che questo aspetto del superaffollamento non è agevole risolverlo con il semplice aumento del numero delle vetture in circolazione, date le condizioni di particolare disagio in cui si svolge il traffico e la circolazione soprattutto nella vasta zona del centro della città.

Alla luce di queste considerazioni emerge chiaramente l'assurdità di ostinarsi a mantenere in esercizio, soprattutto nella zona del centro della città, una rete di trasporti collettivi di superficie nelle condizioni attuali. La capacità di trasporto è insufficiente; le vetture, cariche al di là di ogni limite ammissibile, sono soggette a guasti continui ed a un deperimento precoce; il costo di esercizio ha raggiunto cifre iperboliche ed inammissibili. A questo si aggiunga che tale situazione si aggrava sempre più, giorno per giorno, e si dimostra più che matura per radicali provvedimenti.

Tutti i pareri più autorevoli convengono sull'ormai improrogabile necessità di realizzare questa famosa metropolitana, per cui esiste tutta una serie di progetti che invecchiano nei cassetti ministeriali. Riferendomi sempre al problema del riordinamento e dell'ammodernamento, debbo dire che, per quanto riguarda la « Stefer », la questione è ancora più seria. Il problema di quest'azienda ha formato e forma tuttora oggetto di appassionato interesse da parte di tutta l'opinione pubblica cittadina, la quale da anni ne attende una soluzione sodisfacente.

Credo siano noti all'onorevole ministro i dibattiti, i convegni, le polemiche sulla stampa che ormai da anni si fanno su questo problema: discussioni che tanto interesse e passione hanno sollevato anche in questi giorni.

Fatta eccezione per la ferrovia Roma-Lido, tutti gli altri impianti e materiali rotabili hanno bisogno per tre quarti di essere radicalmente rinnovati. Per quest'azienda il problema dell'ammodernamento è un problema vitale e la sua soluzione non può più essere procrastinata. L'atteggiamento del comune di Roma, proprietario dell'azienda, e quello del Ministero dei trasporti, dimostrato oggettivamente nei confronti di questa azienda, autorizza a credere, e questa impressione è molto diffusa, che vi sia la precisa volontà di liquidare questo importante patrimonio collettivo per lasciar posto, anche in questo settore, alla speculazione privata di grossi gruppi monopolistici che hanno da tempo posto le loro mire su questi importanti servizi, i quali potrebbero assicurare loro dei larghi profitti, naturalmente a tutto danno dell'interesse pubblico.

Alcuni anni or sono, precisamente nel 1951, pressato da un vasto movimento di cittadini e dalle sollecitazioni delle amministrazioni comunali interessate, l'allora ministro dei trasporti si impegnò ad affrontare il problema relativo a tutti i servizi gestiti dalla « Stefer ». A tal fine nominò un'apposita commissione, presieduta dal professor Neri, affinché fosse elaborato un progetto tecnico ed amministrativo che consentisse un completo riordinamento delle comunicazioni tra Roma e tutto il vasto comprensorio compreso tra il sud e il sud-est della città, riunendo in questo progetto, in una visione generale, gli studi ed i programmi di ammodernamento e di potenziamenti dei servizi eserciti in quella zona dalle ferrovie dello Stato e dalla « Stefer ».

Questa commissione ha lavorato per circa due anni e – a quanto si dice – sarebbe arrivata a ottime conclusioni. Ho detto «si dice», perchè fino ad oggi, cioè ad oltre un anno dal termine dei lavori, nessuna informazione ufficiale è possibile ottenere sulle conclusioni cui sarebbe pervenuta la commissione stessa. Ad una mia interrogazione, presentata nel settembre scorso, per chiedere al ministro se riteneva opportuno mettere i comuni di Roma, di Frosinone e gli altri comuni interessati a conoscenza dei risultati della commissione, mi si rispose: « Il problema è allo studio del Ministero, in quanto trattasi di una materia ricognitiva della situazione », e che quindi il Ministero non riteneva opportuno di portare a conoscenza le conclusioni a cui la commissione era pervenuta.

Sarebbe opportuno che il ministro facesse conoscere alla Camera quali decisioni ha preso al riguardo, e comunque qual è il suo programma in merito al problema delle comunicazioni extraurbane e suburbane di Roma esercite dalla «Stefer». Sarebbe opportuno, inoltre, conoscere anche quale iniziativa ha preso il Ministero dei trasporti nei confronti di questa azienda per quanto si riferisce alla legge per l'ammodernamento, la quale all'articolo 1 stabilisce che è il Ministero dei trasporti che, tenuto conto della funzione economico-sociale delle singole linee, deve determinare quali di queste linee ferroviarie o tramviarie extraurbane sono ammesse a godere dei benefici concessi dalla legge per il loro ammodernamento.

Non sarebbe certamente ammissibile che, nell'ormai cronica carenza di qualsiasi iniziativa da parte dei concessionari, il Ministero dei trasporti se ne stesse in attesa delle postulazioni aziendali. Il famoso e clandestino piano Neri, che da tre anni si attende venga alla luce, si ha l'impressione che sia servito un po', fino ad oggi, alla società, al comune di Roma che ne è il proprietario e al Ministero dei trasporti a menare, come si suol dire, il can per l'aia. Questa per lo meno è l'opinione, abbastanza diffusa, che esiste. Perciò, non vorremmo che questo fantomatico piano serva a far passare inutilmente altro tempo, con la conseguenza che le intere somme stanziate dallo Stato per l'ammodernamento vengano completamente assorbite dalle aziende concesse all'industria privata, ed escludere quindi di fatto la «Stefer» da tali benefici: benefici che, se non altro, consentirebbero a questa azienda di procedere a quei miglioramenti più urgenti e indispensabili che rientrano nel quadro di un programma di riassetto, più compleso ed organico, dei servizi.

D'altra parte, quando il Ministero lo ha ritenuto, è intervenuto direttamente, sollecitando le aziende per la presentazione di piani di ammodernamento. Infatti, per esempio, la società delle ferrovie delle Dolomiti, Calalzo-Dobbiaco, non aveva chiesto nessun concorso dello Stato per l'ammodernamento dell'azienda; si era limitata soltanto alla sovvenzione di esercizio, lasciando gli impianti come erano. Senonché, poiché in quella località dovranno aver luogo nel 1956 le Olimpiadi invernali, il Governo ha invitato espressamente la società a presentare, con urgenza, un piano di ammodernamento, ritenendo che gli interessi del paese esigevano l'ammodernamento degli impianti e del materiale.

Perché il Ministero non fa la stessa cosa per questa azienda, i cui servizi, anche sotto l'aspetto dell'interesse turistico, sono di una importanza permanente e non per soli periodi contingenti? Forse perché questa è una azienda di proprietà del comune e là invece trattasi di una società privata? D'altra parte, come già ho avuto modo di dire prima, esiste tutto un orientamento, da parte del Governo, di favorire, anche in questo settore, le industrie private a tutto scapito delle aziende municipalizzate o comunque di proprietà dei comuni.

Questa discriminazione, poi, è fatta in modo particolare nei confronti delle aziende di Roma, grazie anche alla passività e alla incapacità con cui l'amministrazione comunale della capitale tutela gli interessi della città. Potrei citare una serie di fatti che confermano questo orientamento, ma mi limiterò a citarne solo pochi. Le concessioni di esercizio delle autolinee «Stefer» sono precarie, nemmeno provvisorie come quelle concesse alle altre ditte private. Esse hanno la durata di un mese, e quindi, mese per mese, occorre rinnovare la concessione per l'esercizio delle linee. Ciò non rende possibile nessun concreto miglioramento, per quanto riguarda l'acquisto di nuovi mezzi e la costruzione di nuovi impianti. Assistiamo passivamente al fatto che una parte della stampa cittadina attacca quotidianamente questa azienda, ritenendola incapace di far fronte alle esigenze del momento. Ma la realtà è un'altra: questa azienda è, sì, incapace di affrontare i servizi che deve svolgere, ma la responsabilità è per una gran parte del Ministero dei trasporti, il quale non consente all'azienda di procedere a quei miglioramenti.

La «Stefer», infatti, in questi ultimi anni ha rivolto numerose domande al Ministero dei trasporti, per essere autorizzata a istituire nuove corse su tutte le linee, insistentemente richieste dagli utenti dei servizi. Tali richieste vengono sistematicamente ostacolate dagli organi periferici e centrali del Ministero, mentre si tollera che le ditte private, che svolgono servizi in concorrenza con la «Stefer», effettuino corse abusive in numero anche rilevante. Contro tali abusi, la «Stefer» ha inoltrato al Ministero centinaia di reclami, producendo, come prova, anche la riproduzione fotografica degli orari esposti dalle ditte private nei capilinea, ove figurano le corse abusive. Il Ministero ha perfino tollerato l'esercizio di tratti urbani in concorrenza con gli stessi servizi urbani autotranviari della «Stefer», da parte della ditta Zeppieri, e precisamente nel tratto da Roma a Cinecittà sulla linea Roma-Montecompatri-Rocca Priora.

Tale atteggiamento di aperto favoritismo verso le ditte private, a danno della «Stefer», mantenuto dagli ambienti ministeriali, fu più volte denunciato anche nel consiglio comunale dei Roma, affinché il sindaco, a nome dell'amministrazione comunale, proprietaria della «Stefer», intervenisse energicamente presso le autorità ministeriali per la difesa degli interessi dell'azienda. Ma le cose, anziché migliorare, sono andate peggiorando, autorizzando così le ipotesi più azzardate sul funzionamento di taluni ambienti ministeriali, ove sembra che alcune grosse ditte private, esercenti autoservizi di linea, abbiano moltissima influenza.

A Roma si dice che per la democrazia cristiana Zeppieri è molto utile, in quanto, specie nei periodi elettorali, con i suoi milioni cerca di recuperare parte degli elettori che Rebecchini, con la sua opera di sindaco, fa perdere al suo partito.

Attualmente si contesta alla «Stefer» il diritto alla concessione di esercizio di tutte le linee automobilistiche extraurbane dei Castelli, gestite da questa azienda, in quanto la ditta Zeppieri e alcune altre minori rivendicano per loro tutte le concessioni della zona.

Nella vertenza sorta per questa questione delle concessioni, è sintomatica e paradossale la proposta di «conciliazione» fatta dal Ministero: «La Stefer e Zeppieri si mettano d'accordo fra di loro, ripartendosi fra le due aziende le concessioni di esercizio e le zone di influenza». Con questa proposta il Ministero, ignorando i titoli di preferenza stabiliti dalla legge a favore della «Stefer», mette sullo stesso piano gli esosi interessi di un privato con quelli collettivi rappresentati da una azienda del comune.

Altro esempio. Alle società esercenti ferrovie secondarie, lo Stato può ridurre le tasse erariali dall'8 al 3 per cento; tale riduzione è stata concessa a molte società che ne hanno fatto richiesta, mentre fu recentemente negata alla «Stefer», con la motivazione che non avendo l'azienda proceduto in questi ultimi anni all'aumento delle tariffe, il *deficit* di esercizio, secondo il Ministero, va attribuito a colpa dell'azienda medesima.

Sempre con la stessa giustificazione, i sussidi integrativi di esercizio, che lo Stato ha concesso fino ad oggi alle aziende in *deficit* per assicurare la continuità dell'esercizio, sono stati in questi ultimi anni ridotti per la «Stefer» di una somma pari al presunto maggiore incasso che l'azienda avrebbe realizzato con l'aumento del prezzo dei biglietti. Questa riduzione dei sussidi integrativi, che può considerarsi nella media del 50 per cento del *deficit*, ha fatto perdere alla «Stefer» in questi ultimi anni somme rilevanti dell'ordine di qualche miliardo.

Il perdurare di questa situazione sta portando alla graduale smobilitazione dell'azienda e alla sua sostituzione con imprese private. Tale processo di liquidazione è attualmente in atto ormai già da qualche anno, cioè, da quando il comune ha consentito che l'azienda, non essendo in possesso dei mezzi occorrenti per l'acquisto di nuovo materiale, concedesse in appalto a ditte private l'esercizio delle linee urbane automobilistiche (50 vetture), assicurando alle due ditte appaltatrici dei larghi profitti. Infatti, all'inizio dell'appalto, queste ditte non avevano che pochi autobus vecchi e inadeguati, alcuni dei quali presi in sub-appalto a loro volta dalle ditte stesse. Oggi queste ditte appaltatrici hanno un parco di vetture rinnovato e aumentato di molte unità.

Per quanto riguarda «l'Atac», dobbiamo riconoscere che il maggior responsabile delle condizioni attuali di questa azienda è l'amministrazione comunale di Roma, la quale, come già ho detto, è incapace di affrontare i gravi problemi che si pongono a questa grande azienda, e per molti aspetti essa contribuisce a renderle difficile la vita.

D'altra parte, negli stessi ambienti politici della giunta comunale e della maggioranza del consiglio, non si fa mistero dell'orientamento esistente circa la pretesa opportunità per i comune di disfarsi di queste grandi aziende municipalizzate, sostituendole con imprese private e ciò, naturalmente, in perfetta linea con l'indirizzo politico che il Governo persegue in questo settore. Infatti, la coincidenza di questi indirizzi si dimostra oggettivamente, dai concreti atti che informano i rapporti fra queste aziende e gli enti pubblici, cioè lo Stato e il comune.

Durante il periodo bellico, per esempio, l'«Atac» ha subito dei gravissimi danni di guerra, valutati dall'azienda per una somma di oltre 12 miliardi di lire, e stimati, in base alle vigenti disposizioni, in 6 miliardi. Fino ad oggi l'azienda ha ottenuto a questo titolo, come concorso dello Stato, una somma di lire 861.161.446. Questo mancato completo rimborso dei danni di guerra ha messo in gravi difficoltà l'azienda, in quanto, in mancanza anche di conferimenti patrimoniali da parte del comune, ha dovuto provvedere all'approvvigionamento del materiale e alla ricostruzione degli impianti, accendendo debiti con terzi e scontandoli poi a rate, con i pro-

venti dell'esercizio e provocando, quindi, sensibili squilibri nei bilanci di esercizio.

Tutto ciò in netto contrasto con le precise norme di finanza locale, circa l'imputazione delle spese nei bilanci di esercizio delle aziende municipalizzate. A proposito di queste irregolarità, è da rilevare come da parte degli organi di controllo governativi, sempre così zelanti nella ricerca di pretesti per mettere in difficoltà le amministrazioni comunali rette dai partiti di sinistra, non vi è stato nessun intervento, nei riguardi del comune di Roma, atto a non consentire più queste irregolarità amministrative.

Un altro problema è quello relativo agli oneri che le aziende dei servizi urbani sono costrette a sostenere per il mancato incasso relativo ad un gran numero di persone che, per vari motivi, hanno diritto a viaggiare gratuitamente.

Per Roma questo è un problema che assume un aspetto molto più grave di quello relativo alle altre città, per la mole delle concessioni che dànno questo diritto, che a Roma assommano a circa 50 mila. L'onere effettivo, che la sola «Atac» deve sostenere per questo mancato incasso, è stato calcolato molto prudentemente in 800 milioni di lire l'anno.

Anche questo problema deve essere affrontato e risolto nel senso di trasferire questi oneri a carico di quegli enti, che, per la loro stessa natura, sono i più qualificati ad assumerli (Stato e comune), considerando, magari, queste prestazioni, che equamente corrispondono a servizi prestati nell'interesse pubblico nazionale, ai fini di sgravi fiscali (imposta generale sull'entrata, tasse carburanti) da concedersi a queste aziende.

Ho cercato, modestamente e schematicamente, di mettere in evidenza gli aspetti più gravi dei problemi che riguardano questi importantissimi e indispensabili servizi cittadini, per richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sulla urgente necessità di provvedere al loro riordinamento, secondo le giuste aspettative e le eque esigenze delle cittadinanze che di questi servizi si servono. Come mi sono sforzato di dimostrare, questa necessità è sentita in modo particolare qui a Roma, dove la situazione di questi servizi è più grave che altrove.

È evidente che per affrontare e risolvere questi problemi occorre uno sforzo finanziario che certamente i comuni, da soli, non potranno mai sopportare, specie quello di Roma su cui grava una situazione debitoria di oltre 100 miliardi e che, fino ad oggi, non ha dimostrato nessuna capacità di affrontarne la risoluzione.

D'altra parte, tenendo conto dei gravi *deficit* di queste due aziende che, come già ho detto, assommano per questi ultimi sei anni a oltre 15 miliardi di lire, e considerando il problema sotto l'aspetto di pura convenienza economica, volendo per ipotesi non tener conto della preminente funzione sociale di questi servizi, è evidente l'opportunità di non proseguire a bruciare decine di miliardi per coprire annualmente i *deficit* di esercizio di queste due aziende, senza nessuna prospettiva di risanamento economico e tecnico delle aziende stesse.

Sarebbe puramente illusorio pensare ad un risanamento dei bilanci di esercizio, da conseguirsi attraverso un aumento delle tariffe, il quale, oltra che portare un ulteriore aggravio all'economia domestica dei cittadini e a provocare – per naturali riflessi – squilibri sensibili nell'economia nazionale, non sarebbe di nessuna efficacia, in quanto non verrebbero rimosse le vere cause del *deficit*. Così pure illusorie e dannose si dimostrano essere le uniche economie che queste aziende romane hanno dimostrato essere capaci di realizzare fino ad oggi per rendere meno gravi i risultati economici della loro gestione.

Mi riferisco alle economie fatte sulle spese del personale, ispirate sempre a criteri antisociali e sempre basate sul maggior sfruttamento dei lavoratori. Per esempio, all'«Atac» mancano oltre mille lavoratori per coprire l'organico necessario al funzionamento dell'azienda. Ebbene, da anni il lavoro di questi mille lavoratori che non vengono assunti lo si fa fare al personale in servizio, sottoponendolo ad un lavoro forzato di 10-12 ore di servizio effettivo giornaliero. Nel 1953 l'«Atac» ha fatto effettuare al personale dipendente un volume di lavoro straordinario pari a 5 milioni e 500 mila ore, le quali sono costate all'azienda oltre 1 miliardo di lire in meno di quanto sarebbe costato il salario dei mille lavoratori non assunti.

Naturalmente questo pessimo espediente, oltre a dare un triste contributo alla piaga purulenta della disoccupazione, mina lo stesso stato fisico dei lavoratori occupati, fra i quali, nel 1953, nella sola «Atac», su 9.500 dipendenti, si è avuta una media di malati e di infortunati di 620 lavoratori al giorno. Dico al giorno, non all'anno. Analoga situazione esiste alla «Stefer», ove sono adottati gli stessi metodi.

Del resto, credo siano note le lotte che i ferrotramvieri romani stanno conducendo contro questo sistema di supersfruttamento in

atto in queste aziende e per l'assunzione della mano d'opera mancante.

Comunque, non è certo proseguendo su questa strada che si potranno risolvere i gravi problemi economici e funzionali di queste aziende, né è possibile trascinare ancora a lungo questo stato di cose senza provocare un evidente peggioramento della situazione.

Occorre affrontare la questione in modo radicale, nel senso di estendere a queste aziende i benefici già concessi all'industria privata similare con la legge dell'ammodernamento. In tal senso, nel passato, ebbe modo di esprimere il suo parere favorevole anche l'attuale Presidente del Consiglio, il quale, il 17 maggio 1951, con una sua lettera diretta alla Federazione aziende municipalizzate di trasporto si esprimeva testualmente così: « Difatti lo Stato già interviene con la concessione di sovvenzioni e di speciali sussidi integrativi di esercizio in favore delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna concesse all'industria privata e dei servizi automobilistici, filovie e funivie, quando ricorrano speciali ragioni di pubblico interesse ».

« Ora – prosegue l'onorevole Scelba – « non si vede perchè le aziende municipalizzate, sia pure limitatamente al settore dei trasporti (che è il più importante), non possono beneficiare, per le ragioni sopraccitate, di analoghe provvidenze ». Il ministro dell'interno prosegue: « Questo Ministero non troverebbe difficoltà ad appoggiare una proposta di legge in tal senso, anche per venire incontro alla situazione delle aziende municipalizzate, che, specie in questo ultimo tempo, hanno dato nuova prova nell'interesse di vaste collettività, provvedendo con i propri mezzi agli importanti servizi disimpegnati, e che non sembra equo porre in condizioni di inferiorità di fronte alle aziende similari private ».

Così concludeva l'onorevole Scelba. Oggi queste dichiarazioni valgono più di ieri, e quindi è augurabile che l'onorevole Scelba non abbia cambiato parere, anzi, data la sua nuova posizione molto più autorevole di Presidente del Consiglio, è augurabile che sostenga, con maggiore autorità, presso i suoi collaboratori questo suo vecchio punto di vista. Naturalmente, purché non abbia cambiato parere.

Occorre inoltre pagare a queste aziende il completo rimborso dei danni di guerra cui esse hanno diritto, così come è stato fatto per quelle private.

Inoltre, anche per rendere più autonomi e reali i bilanci di esercizio delle aziende municipalizzate, occorre trasferire verso quegli enti che per la loro natura sono i più qualificati ad assumerli, cioè lo Stato e i comuni, gli oneri che queste aziende oggi ingiustamente sostengono, per il mancato pagamento di prestazioni gratuite, fatte per conto di quegli enti stessi. Mi riferisco ai titoli di viaggio gratuiti di cui ho parlato prima.

Cito alcune cifre che si riferiscono alla sola « Atac ». Le concessioni date con tessere aziendali (a mutilati, invalidi di guerra, ecc.) sono 19.205, per un valore teorico di un miliardo 327 mila lire l'anno; le concessioni obbligatorie per legge (ai corpi armati di polizia, ecc.) sono 23.931, per un valore teorico di 2 miliardi e 9 milioni. L'azienda ha invece calcolato questi oneri effettivi nella misura di 800 milioni annui. Quindi, anche questo problema deve essere affrontato decisamente nel senso che abbiamo indicato.

Questi provvedimenti, però, debbono essere necessariamente accompagnati anche da una sostanziale modifica degli attuali rapporti esistenti fra queste aziende e gli enti pubblici, nel senso che si ponga fine, da parte delle autorità governative, a quella politica di discriminazione a sfavore delle aziende pubbliche, che fino ad oggi, per lo meno oggettivamente, è stata perseguita.

Il Governo dovrebbe impegnarsi ad affrontare la risoluzione di questi problemi, che interessano milioni di cittadini, con un indirizzo politico che tenga conto al massimo della funzione di preminente interesse sociale assolta da queste aziende, e del fatto che esse costituiscono un patrimonio collettivo di tutti i cittadini, che va energicamente difeso contro ogni manovra, più o meno aperta, della speculazione privata.

Nel quadro di questi provvedimenti e di questo nuovo indirizzo politico, è possibile trovare la soluzione anche dei problemi più gravi, come quelli esistenti, in questo campo, a Roma; la cui soluzione è strettamente legata allo sviluppo civico, sociale e urbanistico della capitale. (*Applausi a sinistra*).

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

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

dalla III Commissione (Giustizia):

« Modificazioni alla tariffa degli onorari e dei diritti spettanti ai notai, ai Consigli notarili e agli Archivi notarili » (595) (*Con modificazioni*);

dalla VI Commissione (Istruzione):

GOTELLI ANGELA e ROSSI PAOLO: « Modifiche alla legge 26 ottobre 1952, n. 1463, per la statizzazione delle scuole elementari per ciechi » (834);

dalla VII Commissione (Lavori pubblici):

« Autorizzazione della spesa di lire 30 milioni per il completamento del Tempio votivo dell'Internato ignoto » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (879).

Rimessione all'Assemblea di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che nella odierna riunione in sede legislativa della XI Commissione permanente (Lavoro) il prescritto numero di deputati ha chiesto — a norma dell'articolo 40 del Regolamento — che la proposta di legge:

BONOMI ed altri: « Proroga dei termini e delle modalità di versamento dei contributi unificati in agricoltura » (380),

deferita alla Commissione in sede legislativa, sia rimessa all'Assemblea.

Il provvedimento, pertanto, rimane assegnato alla medesima Commissione, in sede referente.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bardanzellu, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

tenuto conto della particolare situazione in cui trovansi attualmente le vie marittime di comunicazione che male allacciano la Sardegna al continente e della necessità di intensificare il numero delle corse marittime che più la avvicinano ai mercati e al cuore della patria, specie in questo periodo di ripresa nel campo della produzione, dell'industria e dei traffici,

invita il Governo:

1°) a rendere bigiornaliera la linea Olbia-Civitavecchia; giornaliera e (in attesa) bisettimanale la linea Porto Torres-Genova; trisettimanale la linea Cagliari-Civitavecchia; e almeno trisettimanale la linea Genova-Corsica-Sardegna-Sicilia;

2°) a ripristinare il periplo della Sardegna-Alta Italia e la linea diretta settimanale Cagliari-Tunisi;

3°) a destinare alla linea Olbia-Civitavecchia motonavi capaci di un più adeguato stivaggio per automobili, per autocarri e per carri ferroviari ad evitare le operazioni di carico e scarico almeno per le merci reperibili (navi traghetto);

4°) a potenziare le attrezzature portuali dei tre maggiori porti dell'Isola (Cagliari, Porto Torres, Olbia) e di quello di Civitavecchia (moli, stazione marittima, arredamenti ferroviari, illuminazione, ecc.);

5°) a sostituire l'attuale naviglio in servizio tra la Sardegna e le isole minori di Carloforte e di La Maddalena, con altro di maggiore capacità ricettiva e adatto anche al traghetto di carri e autocarri che evitino le operazioni di carico e scarico;

6°) a rivedere le tariffe passeggeri con estensione di quella differenziale a tutte le linee marittime;

7°) a rivedere le attuali tariffe merci il cui onere incide notevolmente sui costi. Occorre ottenere l'applicazione della tariffa ferroviaria differenziale (cumulando così il percorso marittimo a quello ferroviario) possibilmente su tutte le linee sovvenzionate o almeno sulla linea Olbia-Civitavecchia;

8°) ad assumere a carico dello Stato gli oneri di transito per le spedizioni ferroviamare che più incidono sull'economia dell'isola in senso negativo. Con ciò si otterrebbe finalmente l'equiparazione della Sardegna alle altre regioni d'Italia ».

L'onorevale Bardanzellu ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 24 ottobre 1953 intervenni sul bilancio della marina mercantile prospettando la situazione delle vie marittime della Sardegna, indicandone le necessità in rapporto alle esigenze presenti e agli sviluppi futuri ed invocando la premura del Governo per la soluzione dei problemi che aduggiano gli sviluppi civili e commerciali del popolo sardo e ne ritardano quella rinascita di cui molto si parla, ma che, in gran parte, è ancora da attuare.

A distanza di otto mesi da quella discussione i problemi sono rimasti gli stessi. Le cortesi parole che l'onorevole ministro Tambroni ebbe l'amabilità di rivolgere alla mia isola e alla sua popolazione sono rimaste fino ad ora puro atto di cortesia, ma non dispero, onorevole ministro, perché conosco l'elevatezza del suo animo e la serietà dei suoi intendimenti.

Dalla diligente relazione dell'onorevole Gatto rilevo che la situazione della nostra flotta mercantile è migliorata, e ciò non può essere che motivo di compiacimento per ogni buon italiano e di speranza per noi sardi. Nella relazione si legge che « il potere marittimo è la risultante di tutti i fattori marittimi, militari e commerciali, necessari per la protezione e lo sviluppo degli interessi marittimi di un popolo. Tanto più sentita è la necessità di un adeguato potere marittimo per quei popoli che sono poveri di materie prime e che hanno bisogno del loro sicuro rifornimento non solo per scopi industriali, ma anche e soprattutto per la loro stessa vita materiale ».

L'onorevole Gatto scrivendo queste premesse di indole generale, non pensava forse alla Sardegna, ma nessuna parola, più di quella del relatore, potrebbe dare una situazione più esatta di quella in cui si trova la Sardegna, la quale, unica e sola, fra tutte le regioni d'Italia, ha necessità insostituibile di un adeguato potere marittimo per la sua stessa vita materiale.

Le assicuro, onorevole ministro, che se i sardi, per magica virtù, potessero mettere i i binari ferroviari sul mare, avrebbero almeno per il 70 per cento risolto tutti i loro problemi.

L'avvocato Gavino Alivia di Sassari, studioso di superiore acume dei problemi isolani, ha scritto che « la Sardegna è tre volte isola: per la sua distanza dai continenti mediterranei, per il suo isolamento etnico e per il suo isolamento commerciale ».

Questo isolamento, onorevoli colleghi, è stato la causa prima dello spopolamento e dell'arretramento economico e civile del popolo sardo. La Sicilia è collegata con i *ferryboats* per via terra al continente, per cui i passeggeri e le merci possono viaggiare, senza trasbordo, da Palermo a Milano con ricchezza di treni, numerosi e rapidi, sia per passeggeri che per mezzi. Con tutto ciò – e non mi lamento, anzi ne sono lieto – la Sicilia è servita da un numero di linee marittime che è il doppio di quello della Sardegna. Quando si consideri che la Sardegna non ha altro mezzo (quello aereo è ancora un lusso di pochi privilegiati e non funziona per le merci) per comunicare con il continente, ne consegue che se le linee marittime sono, come purtroppo sono, lente e scarse, è un fuor d'opera parlare di potenziamento e di rinascita, poiché essa sarà sempre, necessariamente, condizionata allo sviluppo delle vie di traffico marittimo.

Si potrebbe pensare che siano considerazioni di indole economica che abbiano trattenuto il Governo dall'andare incontro alle esigenze della Sardegna. Ma nella relazione è chiaramente scritto che « certi e determinati servizi, come per esempio quelli con le grandi isole, devono, per evidenti ragioni di ordine politico e sociale venire eseguiti anche se passivi ».

Mi sono q indi chiesto – e tutti i giorni i sardi si chiedono – come mai, allora, il Governo non ha migliorato le vie marittime di comunicazione ?

Il servizio tra la Sardegna e il continente è esercito dalla società « Tirrenia ». Ai sardi è indifferente che le linee vengano effettuate con navi della società « Tirrenia » o di altra società. Poco importa. Osserva l'ingegnere Luigi Re in un approfondito studio sulla materia in questione, che quando si tratta di società le cui azioni appartengono allo Stato, come è il caso della « Tirrenia », il nome della società che esercisce le linee non ha alcun valore, ha valore solo il modo col quale vengono esercite.

Certo, non si può fare a meno di rilevare che una società come la « Tirrenia », che svolge più della metà della sua attività in Sardegna, sia una società formata con l'assenza o quasi dei sardi negli equipaggi delle navi e nei servizi amministrativi ed organizzativi, una società che ha le sue sedi a Napoli, a Palermo e a Genova, e non in Sardegna.

Non vorrei che avesse fondamento e peso la persuasione che si sta formando nei sardi che l'ingegner Sarnella, direttore della società, alieno dal proporsi dei problemi per evitarsi dei fastidi, resista anche alle sollecitudini del Ministero quando questo, con generoso sentimento, promette i miglioramenti che non vengono mai effettuati, L'ingegner Sarnella è un mistico dell'immobilismo, e dice sempre di « no » sia per le piccole come per le grandi cose. Egli applica il detto ancora disinvolto e comodo *quieta non movere*. Come si fa ad applicare per mesi e per anni un simile principio, quando si tratta di solcare con navi le chiamanti e movimentate acque del Tirreno ?

I sardi ravvisano nella società una resistenza passiva ad ogni miglioramento. Vorrei sbagliarmi, e attendo la società alla prova dei fatti. Poiché solo così si spiega che in otto mesi, malgrado le solenni sue promesse, onorevole ministro (ella è un gentiluomo di cui non posso dubitare), nulla si è fatto per risolvere i problemi e rimuovere gli inconvenienti segnalati da più parti nella Camera, nella regione sarda, nelle camere di commercio di Sassari, Cagliari e Nuoro fin dallo scorso ottobre.

Lo stesso relatore riconosce che le attuali navi, pur essendo nuove ed attraenti, non sono sufficienti a fronteggiare le esigenze di collegamento fra il continente e la Sardegna. Riconosce altresì l'urgenza di provvedere alla intensificazione del servizio attraverso corse *bis* (provvedendo praticamente alla definitiva sistemazione delle banchine del porto di Olbia) « e ciò mediante l'immediata costruzione di altre navi ». Di questa sesta nave è da un anno che sentiamo parlare ma non ne abbiamo visto ancora neppure i disegni.

Vista l'inutilità dell'attesa di questo « vascello fantasma », alcuni tecnici navali hanno studiato il problema in occasione di un recente convegno per il miglioramento delle comunicazioni fra la Sardegna e l'Italia centrale. Nell'apposita relazione si legge che il numero dei passeggeri è in continuo aumento e che il fervore di attività che rianima la Sardegna farà aumentare ancor più nell'anno in corso il numero dei viaggiatori che in prevalenza fruiscono della classe economica.

Un duplice ordine di ragioni ha determinato quindi la richiesta dell'intensificazione del servizio, che è possibile – dicono i tecnici – mediante l'uguagliamento della velocità delle navi adibite sulla linea Civitavecchia-Olbia « B » (Civitavecchia-Cagliari).

Sarebbe anzi sufficiente percorrere il tratto a circa 15 miglia orarie (e non alle 16 miglia di velocità della linea *B*) perché le navi compiano il tragitto Olbia-Civitavecchia in 8 ore anziché in 9, ciò che comporterebbe la possibilità di alternare tra i porti altre due traversate, le quali verrebbero effettuate nelle ore diurne. Questo programma che richiede naturalmente studio, impegno ed attenzione, è stato, *a priori*, ripudiato dalla «Tirrenia,» mentre i tecnici, non meno esperti di quelli della società, al convegno sopra indicato ne hanno dimostrato la possibilità tecnica di attuazione.

Nell'ultima riunione della camera di commercio, avvenuta nel marzo scorso, si addivenne ad analoga conclusione. Si riconobbe, cioè, che il problema può essere risolto con l'istituzione di una corsa diurna quotidiana per il periodo maggio-ottobre. Tale doppia corsa può effettuarsi con la stessa motonave che compie la corsa notturna. Il natante, dopo 4 ore di permanenza nel porto di arrivo, potrebbe ripartire. I vantaggi conseguibili sono evidenti: il viaggiatore può scegliere tra due partenze nelle 24 ore; si intensificherebbe il movimento turistico verso la Sardegna e si avrebbe la possibilità di spedire e ricevere la posta e le merci deperibili due volte nella giornata.

Una via d'uscita presenta anche la questione della linea giornaliera Porto Torres-Genova, sempre invocata e mai ottenuta.

Alle osservazioni della società si può opporre che la convenzione con la «Tirrenia» non prevede l'esercizio di una tale linea diretta. La società non ama i sardi ma ama le convenzioni. Però le invoca solo quando le convengono. È vero, infatti, che la convenzione con la «Tirrenia» non prevede l'esercizio di una tale linea diretta, ma è pur vero – osservano le camere di commercio – che la convenzione prevede numerose linee, fra le quali il periplo della Sardegna–Alta Italia, della linea diretta settimanale Cagliari-Tunisi e della linea La Maddalena-Livorno, di cui chiedo ora il ripristino. Pertanto non dovrebbe essere difficile al Governo indurre la società concessionaria a disimpegnare la predetta linea Porto Torres-Genova. Attualmente essa è servita da una corsa settimanale con un mezzo assolutamente inadeguato sia per attrezzatura che per velocità. Il percorso che potrebbe compiersi in 12 ore, viene infatti coperto in 20 ore.

Nel caso di difficoltà di carattere tecnico circa la corsa *bis* Olbia-Civitavecchia, il presidente della camera di commercio di Sassari, il 15 febbraio 1954, scrive al Ministero perché si trovi una altra soluzione, non potendosi ulteriormente rinviare il sodisfacimento di una esigenza così sentita, che pone la Sardegna in condizioni di assoluta inferiorità rispetto alle altre regioni. Il Ministero, in data 18 marzo 1954, ha risposto negativamente. Si è riportato prima alla convenzione in vigore che prevede, per la linea 3, una periodicità giornaliera, esclude che si possa assoggettare la nave ad un intenso lavoro, e propone, per la soluzione del problema, di alleggerire il servizio di linea avviando i militari diretti in continente su un'altra linea, e che di ciò ne avrebbe interessato il Ministero della difesa.

Io credo, onorevole ministro, che questa soluzione sia una nuova diavoleria escogitata dalla società, perché non mi sembra una cosa seria. Infatti l'aumento di traffico si avvera in occasione delle ferie e del movimento turistico al quale partecipano passeggeri di classi (1ª, 2ª classe e 3ª turistica) dalle quali i militari sono esclusi.

I sardi sono rimasti delusi da questa risposta. Il 10 aprile scorso scrissero a lei, onorevole ministro, in questi termini: « Non trovare una soluzione per facilitare il viaggio significa voler soffocare questo movimento che presenta un continuo crescendo e per il quale lo stesso ministro Tambroni ebbe a compiacersi in occasione delle sue

dichiarazioni sul bilancio di codesto Ministero alla Camera ».

Il rilievo è esatto, onorevole ministro, e non può ella rimanere sordo, nella sua garbata compitezza, a tale cortese richiamo: nè mi pare sufficiente risposta il dire che manca la sesta nave, il « vascello fantasma ».

La relazione, parlando della linea di Bengasi, dice che è effettuata, con partenze ogni dieci giorni, dal piroscafo *Iohnusa*, ma che non ha risposto alle aspettative per le quali era stata istituita. Io ringrazio l'onorevole relatore di questa constatazione, perché conferma quanto io già dissi nel mio intervento del 24 ottobre 1953. In quella occasione aggiunsi che in Cirenaica erano rimasti dodici italiani (dico dodici) e che la linea serve solo agli inglesi che, in nome degli « immortali principî », hanno tolto quella colonia all'Italia, e con l'espediente di una parodia di regno indigeno, si sono presi loro la baia di Tobruk, trasformandola in base navale del Regno Unito.

In conclusione, in Cirenaica di italiani, purtroppo, non ve ne sono più; mentre ancora ve ne sono in Sardegna e meritano, onorevole ministro, i riguardi che noi ora, in effetti, usiamo agli stranieri. Recuperando così un piroscafo si potrebbe, in attesa della sesta nave, sopperire alle esigenze immediate della linea di Olbia.

Vi sono in progetto altre maggiori proposte quella, per esempio, della istituzione di *ferry-boats*. Il problema è arduo e complesso, sia dal punto di vista tecnico, sia da quello economico, ma non è tale che non possa essere risolto da parte degli organi competenti. Ciò risolverebbe nel modo migliore il movimento, sempre in crescita, dei passeggeri e risolverebbe il problema molto più gravoso delle merci. Potremmo sperare allora di veder trasformata in giornaliera (e, nell'attesa, bisettimanale) la linea Porto Torres-Genova, in trisettimanale la Cagliari-Civitavecchia e almeno in trisettimanale quella Genova-Corsica-Sardegna-Sicilia e vedere ripristinata la linea La Maddalena-Livorno.

Particolare segnalazione faccio per il naviglio in servizio tra la Sardegna e le isole minori di Carloforte e di La Maddalena, perché venga sostituito con altro di maggiore capacità ricettiva e adatto anche al traghetto di carri e autocarri, che evitino le operazioni di carico e scarico.

Il problema dello scarico e carico delle merci nei porti assume ormai proporzioni e gravità allarmanti. Le tariffe non sodisfano gli operatori economici che insistono per la loro revisione. Sono ritenute particolarmente gravose quelle delle merci in servizio di collettame, perché sottostanno a doppio maneggio e a doppia spesa per la necessità dello scarico in partenza alla stazione e carico, con successivo trasporto alla banchina e altro carico definitivo sul postale, e viceversa se le merci sono in arrivo.

La Sardegna è molto distante da tutti i porti del continente. Il più vicino è quello di Civitavecchia, che dista da Olbia 125 miglia. Da qualunque porto si spediscano le derrate, i mezzi di trasporto giocano un ruolo inderogabile nell'avvicinamento ai mercati di consumo. Questo avvicinamento è in relazione alle esigenze dei trasporti marittimi. Ma l'ostacolo maggiore da superare e che costituisce una barriera a volta invalicabile allo sviluppo del commercio isolano, è dovuto al pagamento delle quote di transito nei porti.

La Sardegna paga un vero pedaggio che nessun'altra regione paga. Le quote di transito costituiscono oltre il 50 per cento dell'intero prezzo del trasporto. E precisamente: una tonnellata di merce paga per il trasporto Olbia-Civitavecchia lire 2.995. La spesa di transito è di lire 2.085 ad Olbia e di lire 3.035 a Civitavecchia, più l'imposta generale sull'entrata. Un esempio tipico è questo: un vagone da 10 tonnellate di merci spedito dalla Sicilia (che è pure un'isola) a Milano incontra una spesa complessiva di lire 63.470. Dalla Sardegna, l'importo di tale trasporto, per lo stesso tonnellaggio e per la medesima percorrenza, è di lire 146.760. A Porto Torres il solo imbarco da carico a stiva di tonnellate 2.300 di merce è venuto a costare lire 665.000, pari cioè a lire 290 al quintale. A Genova la spesa di sbarco di un collo del peso di chilogrammi 50 ammonta a lire 225 pari a lire 450 al quintale. Il produttore sardo sopporta quindi una maggiore spesa di lire 740 al quintale in più di qualsiasi altro cittadino italiano. Quando si arriva al punto di pretendere un compenso pari a 25 tonnellate di merci, anche quando il quantitativo manipolato non supera le 5-6 tonnellate, come osserva Antonio Paglietti in uno studio al riguardo, appare chiaro che il monopolio portuale non può favorire il progresso industriale, commerciale ed agricolo della Sardegna.

Il problema assume una gravità eccezionale, perché se, come si spera, la Sardegna accrescerà la sua produzione oltre il fabbisogno locale, non sapremmo come smerciare i prodotti. Immaginate che le spese di trasporto via terra, da Amburgo a Milano (chilometri 2.000) sono notevolmente inferiori a

quelle di solo sbarco e trasporto da Genova a Milano la cui distanza è di 161 chilometri. Ora, come è possibile, onorevoli colleghi, non dolersi di questo stato di cose che ci rattrista e che strangola la nostra economia, appesantendo oltre ogni limite di sopportazione i traffici marittimi? Fu osservato che non si può pretendere la riduzione dei salari che le compagnie portuarie corrispondono ai propri lavoratori associati e meno ancora, allora, si può negare quanto loro è dovuto per prestazioni assistenziali e previdenziali. Giustissimo. Vi è, quindi, una questione di principio da risolvere che è anche una questione di giustizia. La revisione delle tariffe va compiuta tenendo conto della possibilità di un intervento dello Stato al fine di porre i traffici della Sardegna su di un piede di uguaglianza nei riguardi della nazione. Fu rilevato che il gravame del pedaggio che la Sardegna paga per l'imbarco e lo sbarco delle merci è pari, o quasi, al bilancio della regione (circa 10 miliardi).

Quali le soluzioni? Ve ne è una decisiva e solare che si collega agli argomenti già da me svolti per la intensificazione delle linee marittime ed è quella di dotare la Sardegna di navi-traghetto che eliminino le enormi spese di transito e garantiscano il rapido e sicuro arrivo delle merci a destinazione. La spesa per la costruzione, messa in linea e gestione delle navi è certamente ingente, ma se si tiene conto della spesa sopra indicata che la Sardegna deve sopportare, a me pare che si imponga uno studio approfondito del problema, tanto più che risolvendo in modo radicale, con le navi-traghetto, le comunicazioni Olbia-Civitavecchia, le navi che attualmente sono adibite a tale linea andrebbero a completare le altre vie di comunicazione di cui già ho parlato.

In alcuni porti esteri viene adottata una soluzione intermedia che mi sembra degna di considerazione. Con l'aumento dei traffici delle derrate, specie quelle deperibili, e con le esigenze tecniche richieste dall'imballaggio e dalla disposizione dell'imballaggio nella stiva, si stanno adottando in Europa, sull'esempio dell'America, mezzi tecnici nuovi. Sono cioè in uso delle casse mobili attrezzate come frigoriferi per il trasporto delle derrate deperibili. Queste casse, già confezionate in partenza, senza manipolazioni ed imballaggi, vengono caricate e scaricate sui carri ferroviari dalle gru di bordo. È un esperimento che potrebbe essere risolutivo, in attesa della più ampia soluzione sopra prospettata. Nel recente congresso internazionale del maneggio delle merci, svoltosi a Napoli nel maggio scorso, il sottosegretario onorevole Terranova ha portato nel suo discorso una nota di modernità, ricordando l'attrezzatura meccanica dei porti dell'Islanda del nord per il trasporto di merci su veicoli caricati su speciali piroscafi, il sistema dei *packets*. È in fondo, un sistema simile alle casse mobili di cui ho parlato.

La Sardegna continua a trovarsi sempre in condizioni di inferiorità di trattamento rispetto alle altre regioni. Qualcosa deve pur farsi, onorevole ministro.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Del Governo fanno parte autorevoli rappresentanti sardi.

BARDANZELLU. Perciò sono sicuro che, accanto al ministro, anche gli onorevoli sottosegretari sardi, che hanno intelligenza luminosa e coscienza irreprensibile, non saranno sordi alla voce dell'isolano che parla e che cerca di avvicinare la Sardegna al cuore della patria. Questa è la mia, la nostra speranza.

MAXIA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Siamo d'accordo.

BARDANZELLU. Cosa si potrebbe fare? Per esempio, rivedere le tariffe passeggeri con l'estensione di quella differenziale a tutte le linee marittime; rivedere le tariffe merci ed ottenere l'applicazione della tariffa ferroviaria differenziale, cumulando così il percorso marittimo a quello ferroviario, possibilmente su tutte le linee sovvenzionate o almeno sulla linea Olbia-Civitavecchia; potenziare le attrezzature portuali dei tre maggiori porti dell'isola (Cagliari, Porto Torres ed Olbia), soprattutto di Olbia che attende sempre la più volte promessa e mai attuata stazione marittima; potenziare il porto di Civitavecchia (moli, arredamenti ferroviari, illuminazione, ecc.) conformemente anche alle deliberazioni recentemente prese da quella popolazione.

Vorrei che non si dovesse più ritornare su questi argomenti. Le cortesi parole, le buone intenzioni hanno valore se sono seguite da atti concreti. Altrimenti trasformano la speranza in delusione e di delusioni è tutta intessuta, nel passato, la vita del popolo sardo. Eppure questo paziente, probo, laborioso popolo sardo, custode non indegno dell'antica civiltà mediterranea, null'altro vi chiede e null'altro desidera che di inserirsi a parità delle altre regioni d'Italia nelle correnti feconde della vita nazionale e del sacro lavoro umano. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche quest'anno prendendo

la parola sul bilancio dei trasporti provo un senso di amarezza infinita nel vedere come ancora il mio Piemonte – nonostante abbia nell'attuale Gabinetto dell'onorevole Scelba un vicepresidente del Consiglio ed un ministro tecnico, ed abbia avuto precedentemente per lunghi anni il ministro del tesoro, poi Presidente del Consiglio, oltre a numerosi ministri d'ogni partito, nessuno escluso od eccettuato, anche se oggi qualcuno è all'opposizione – sia il vero, il grande dimenticato e privato da tutta quella mole di rimodernamento di reti, e di lavori dei quali ampiamente hanno beneficiato e beneficiano le altre regioni d'Italia.

Basta, del resto, esaminare, nelle varie voci del bilancio, gli stanziamenti, nonché la relazione a chiarimento del bilancio stesso e infine la chiara e dettagliata relazione del direttore generale sui lavori compiuti nel 1953, per convincersi che quanto affermo corrisponde a verità.

Nulla, assolutamente nulla infatti, si vede stanziato ed elencato a favore del Piemonte o si ha la prospettiva di vedere stanziato negli esercizi futuri. Non accenno al problema della corrente continua, di nuove linee, della ricostruzione di quelle distrutte dalla guerra, del problema dei doppi binari, delle linee trasversali, del materiale di linea e rotabile, ecc. che pure sono necessari e urgenti. Accenno solo a grandi linee ai maggiori problemi. Esaminiamo, onorevole ministro, sia pure rapidamente, come è mia abitudine, la triste situazione della mia regione, forse più triste ancora di quella della Sardegna, amico Bardanzellu, della quale ha parlato anch'ella accoratamente. Ella vedrà, onorevole ministro, che la corrente alternata è più che mai il perno di tutto il sistema ferroviario della mia regione, mentre non abbiamo il minimo accenno alla modifica e trasformazione in corrente continua del sistema di trazione. E ciò in contrasto con le promesse fatte e ripetute da vari ministri precedenti, e in particolar modo dal ministro Malvestiti, che durante la sua gestione aveva formalmente assicurato di iniziare la trasformazione di corrente sulla linea direttrice Genova-Modane, che, proseguendo per Roma, è per noi piemontesi la vera ed unica insostituibile via che ci unisce alla capitale e al resto d'Italia, della quale Italia siamo pure sudditi devoti anche in materia fiscale.

Anche per le altre linee, Genova-Savona, Torino-Savona, Torino-Aosta, Milano-Torino e Tortona-Voghera, ecc. nulla ci fa sperare di vedere iniziata questa trasformazione, che è la base del riordino di tutta la rete piemontese, come ho già più volte detto.

Passando ad esaminare le nuove linee da costruire e la ricostruzione di linee distrutte per eventi bellici, richiamo per l'ennesima volta il Governo affinché si decida a risolvere il non difficile né insolubile problema della ricostruzione della Cuneo-Nizza, linea internazionale che interessa non solo il Piemonte e la Liguria, ma anche la Svizzera e la Francia. Questo problema, richiede soltanto buona volontà ed energia da parte dei dirigenti e governanti nostri, perché ormai anche da parte della Francia si è disposti a giungere ad un accordo definitivo, come ne fanno fede i vasti interventi degli organismi amministrativi e dell'opinione pubblica francese interessata al problema, che incomincia ad agitarsi per le lungaggini frapposte alla soluzione dalla loro e dalla nostra burocrazia.

Occorre, poi, portare a termine con rapidità il doppio binario Torino-Savona, che ora si arresta a Fossano; e che da anni, come da precise promesse, dovrebbe essere finito; la sistemazione dei binari di accesso alla stazione di Torino, che purtroppo continua a non essere ultimata per l'eterna mancanza di stanziamenti adeguati; la ricostruzione delle numerose stazioni del Piemonte ancora rimaste nello stato di abbandono e di distruzione lasciato dalla guerra, i raccordi, il cambio di piattaforme girevoli ed altri infiniti piccoli lavori che dimostrano chiaramente anche ai profani l'incuria sistematica nella quale la rete piemontese è lasciata.

Non dimentichiamo le nuove linee che attendono di essere iniziate da decenni, anche se è stata compiuta tutta la fase istruttoria: una per tutte la Garessio-Imperia, oltre a qualche modesto tronco e raddoppio delle linee secondarie e trasversali.

Ma, non volendo tediare la Camera, richiamo con rapidità l'attenzione del ministro sugli orari, sulla formazione dei convogli, sulla velocità di essi.

Con la rete antiquata piemontese, logicamente i treni, sia viaggiatori (diretti, rapidi, accelerati) sia merci, camminano, corrono ed arrivano come possono.

Per migliorare la velocità si è provveduto sulle grandi linee (cito la Torino-Roma) al cambio di treno che si deve effettuare a Genova Brignole, e si può immaginare con quale comodità anche se si cerca da parte del personale viaggiante e di stazione di agevolare al massimo questo cambio; per aumentare il numero delle corse, si è giunti ad orari impossibili, con danno e giuste

proteste delle numerose popolazioni interessate; e tutto ciò soprattutto perché la direzione generale, con i vari ministri che si sono succeduti, mai ha voluto – dalla liberazione ad oggi – comprendere che il Piemonte è una delle regioni più importanti d'Italia, sia per i suoi traffici, per la sua progredita agricoltura e per la sua industria ad alto potenziale che la rendono in questo campo la prima d'Italia, sia perché regione di confine. A ciò si aggiunga che mai si è compreso o si vuol comprendere che il Piemonte è ora stanco di dare senza nulla avere, e di compiere il suo dovere senza nulla chiedere.

Di qui la mia accorata protesta; e tralascio di parlare delle linee secondarie, parte ormai divelte e parte non abbastanza sorvegliate; dei servizi automobilistici, non ordinati secondo un piano organico e razionale, siano essi al servizio della popolazione come del turismo; di ciò che sono i treni e gli autobus destinati al trasporto degli operai. Da queste mie proteste è, beninteso, escluso il personale d'ogni ordine e grado, ottimo, preparato, che non chiede che di compiere intero (come compie, sia pure in condizioni difficili) il suo dovere, e di servire realmente gli interessi del pubblico e dell'amministrazione ferroviaria.

Signor ministro, il mio grido, la mia protesta, è la protesta del Piemonte tutto, del sano Piemonte lavoratore, patriottico. Ella che conosce a fondo il problema ferroviario, perché da anni appartiene a quel dicastero, leghi il suo nome alle giuste aspirazioni della mia regione iniziando realmente, a fatti e non a parole come purtroppo dal 1945 sino a tutt'oggi siamo stati abituati, la ricostruzione ferroviaria della rete piemontese e la rimodernizzazione del materiale rotabile e di linea. I miei corregionali, se fate ciò, ve ne saranno – siatene certi – perennemente grati. (*Applausi — Congratulazioni*).

Svolgimento di una interrogazione.

MORELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORELLI. Ho presentato insieme con l'onorevole Cappugi una interrogazione riguardante la situazione industriale di Genova e specialmente quella della « San Giorgio », con carattere di urgenza. Poiché è presente il ministro, vorrei pregarlo di darci una risposta, per tranquillizzare i lavoratori, tanto più che abbiamo saputo che sono state fatte riunioni ministeriali appunto per la « San Giorgio ».

PRESIDENTE. Onorevole ministro ?

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Non ho difficoltà a rispondere subito.

PRESIDENTE. Do allora lettura del testo della interrogazione:

« Al ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

1°) come si è potuto giungere alla decisione di porre in liquidazione la « San Giorgio » di Genova nell'assemblea generale della società convocata a Roma il 9 giugno 1954;

2°) quali provvedimenti di carattere generale e particolare si intendono adottare per fronteggiare la grave crisi che colpisce duramente i lavoratori e le industrie genovesi, tenuto conto che nei principali gruppi di aziende siderurgiche, metalmeccaniche e di riparazione del naviglio, il carico della occupazione operaia ed impiegatizia sia passato, dal tempo che corre dal 1946 a tutto il 1953 da n. 62.161 unità al n. 35.723 unità con un cosiddetto riproporzionamento e alleggerimento di ben 26.438 unità;

3°) quale sistemazione si intende dare alla « San Giorgio » in considerazione che un provvedimento di tale gravità non possa essere preso senza aver prima disposto quel minimo di provvidenze per alleviare il gravissimo peso di una ulteriore grave disoccupazione, specialmente di mano d'opera altamente qualificata.

« Gli interroganti chiedono che il ministro del lavoro risponda ai predetti quesiti con la massima urgenza, dato il grave stato di disagio e di tensione nel quale si trovano i lavoratori genovesi colpiti dall'ulteriore minacciato provvedimento ».

L'onorevole ministro del lavoro e della previdenza sociale ha facoltà di rispondere.

VIGORELLI *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Informato in questo momento della interrogazione, della cui urgenza mi rendo conto, posso rispondere sommariamente, riservandomi di ritornare sull'argomento. La decisione di liquidare la « San Giorgio » di Genova è stata presa dalla società che la gestisce, in una sua assemblea. In precedenza il Ministero era intervenuto per procrastinare la decisione stessa, ma ora sembra che ragioni tecniche, su cui non posso dire di più, abbiano reso indilazionabile il provvedimento. Il mio Ministero è intervenuto immediatamente dopo la decisione e ha convocato presso di sè i ministri che, secondo intese già intercorse, avrebbero potuto dare un contributo alla soluzione della crisi. A detta riunione erano pre-

senti i ministri dei lavori pubblici e dell'industria e la presidenza dell'I. R. I.

Sui provvedimenti di carattere generale che s'intendono adottare posso preannunciare che il Ministero della marina mercantile, valendosi della legge recentemente approvata dalla competente Commissione di questa Camera, ha autorizzato i complessi cantieristici ad iniziare senz'altro i lavori stipulando i contratti alle condizioni che saranno poi convalidate, una volta che la legge suddetta sarà definitiva. In altre parole si è voluto anticipare l'esecuzione stessa della legge, forzando un po' le cose, nella convinzione di rendere un notevole servigio ai cantieri ed ai lavoratori.

Con questo mezzo l'Ansaldo, che presentava qualche pericolo, è ora in una situazione tranquillante. Della attività dell'Ansaldo potranno anche approfittare aziende collaterali.

Inoltre il Ministero della marina mercantile sta studiando la possibilità di provvedimenti per favorire la riparazione delle navi straniere nei nostri cantieri: per questo, non appena esso avrà lo strumento legislativo adatto, potrà metter le aziende in condizione di lavorare proficuamente e in concorrenza con aziende similari estere. Ancora, il Ministero della marina mercantile è stato sollecitato, in vista di questa possibilità, a riferire in ordine alla situazione degli impianti navali del porto di Genova che avevano presentato istanze e richiesto provvedimenti, d'accordo con il consorzio del porto di Genova, per migliorare ed incrementare il lavoro nel porto stesso. Si ha ragione di credere che questi provvedimenti potranno consentire il collocamento di una notevole mano d'opera.

Il Ministero dei lavori pubblici è stato interessato ai lavori per la costruzione dell'aeroporto di Genova, per cui esiste il finanziamento di lire 7 miliardi e mezzo, stabilito con la legge 16 aprile 1954, n. 156. I lavori per la costruzione dell'aeroporto possono essere senz'altro iniziati, e quindi lo saranno nei prossimi giorni.

Ancora il Ministero dei lavori pubblici è in condizione di dare inizio alle opere per il nuovo acquedotto di Genova, attingendo a fondi già a disposizione del Ministero stesso. Infine il Ministero dei lavori pubblici provvederà a finanziare i lavori per iniziare il tratto di autostrada Genova-Prà. L'Istituto per la ricostruzione industriale ha assicurato che, per quanto si riferisce particolarmente alla società San Giorgio, in seguito alle pressioni esercitate dal Governo, farà in modo che il numero dei licenziati sia contenuto nei limiti minimi possibili. In sostanza è posta, sì, in liquidazione la « San Giorgio », ma contemporaneamente si procede alla costituzione di quattro società di esercizio per i settori in cui sia possibile una gestione economica, sicché la maggior parte dei lavoratori potrà continuare ad essere occupata, senza soluzione di continuità.

L'I. R. I. afferma che si dovrà necessariamente far luogo a licenziamenti in numero che non si può ancora precisare, pur sperando che potranno contenersi nei limiti minimi possibili. Il Ministero del lavoro da ultimo interverrà con l'istituzione di corsi di riqualificazione, come è previsto dalla legge 29 aprile 1949, allo scopo di alleviare almeno le condizioni di disagio in cui si trovano i lavoratori che dovranno essere dimessi in attesa di nuova occupazione.

Infine, il Ministero del tesoro è stato interessato per rendere possibile, con una operazione finanziaria, la riapertura degli stabilimenti Bagnara, per cui sono in corso studi e trattative.

Questo complesso di provvidenze del Governo renderà meno gravi le condizioni dei lavoratori disoccupati a causa del riadattamento della « San Giorgio ».

Questi provvedimenti spero possano dimostrarsi efficienti, e comunque mi riservo di essere più preciso in una prossima occasione, quando dai vari ministri che sono stati interessati ieri sarà data conferma, anche in ordine alla data in cui i provvedimenti in parola potranno divenire operanti.

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

MORELLI. Io debbo innanzi tutto ringraziare l'onorevole ministro di aver voluto cortesemente rispondere all'interrogazione, e lo debbo ringraziare anche perché, con la sua risposta, ha dato una dimostrazione di sensibilità particolare, dato che a Genova esiste uno stato di fermento. Il poter dire da questi banchi: il Governo finalmente non fa soltanto delle promesse di carattere generico, ma pone sul tappeto dei problemi specifici, enumerandoli anche per dare una dimostrazione positiva della volontà di risolverli, di venire incontro a quelle che sono le esigenze dei lavoratori, è un fatto che mi consente di riconoscere che l'onorevole ministro da questo punto di vista ha fatto molto.

Lo debbo ringraziare anche di aver accettato – nelle diverse circostanze in cui ho avuto occasione di prospettargli la opportunità – di convocare congiuntamente, presso di sè, i ministri interessati alla soluzione dei pro-

blemi accennati; cioè, non ascoltare soltanto per riservarsi poi di prendere i provvedimenti del caso, ma porre sul tappeto il problema e studiarlo a fondo insieme con i ministri competenti. Sarebbe sommamente utile che questo esempio fosse imitato anche in altri settori e in altre occasioni. Desidererei che, quando vi sono problemi di gravità sostanziale come quelli di Genova, il Governo li esaminasse in profondità, non soltanto accontentandosi di dire parole, ma con la volontà specifica di venire incontro alle esigenze di coloro che si trovano in condizioni di disagio, per giungere poi a provvedimenti concreti.

L'onorevole ministro mi consenta ora di fare alcune osservazioni. Innanzitutto, mi permetto di ricordargli che il problema genovese è estremamente grave. Non so in quali altre zone d'Italia la situazione di crisi che si verifica a Genova abbia assunto la stessa intensità. Se si considera che nelle sole aziende cantieristiche e metalmeccaniche dipendenti dall'I. R. I., in un periodo di sette anni, sono state estromesse più di 26 mila persone, e se ancora si considera che molte altre lavorano ad orario ridotto, tutti insieme siamo indotti a vedere il problema di Genova come uno dei problemi fondamentali della ricostruzione del paese.

Riferendomi, poi, alla dichiarazione dell'onorevole ministro che la «San Giorgio», dopo aver ricostituito le quattro società, cercherà di ottenere di limitare al massimo il numero dei licenziamenti, mi permetto far considerare all'onorevole ministro che il suo deve essere uno sforzo teso ad ottenere di mantenere tutti i lavoratori nell'azienda, dato che esistono le possibilità per mantenerli tutti.

Comunque, ho molto volte detto e ripeto ora che i sindacati democratici sono anche disposti in certe occasioni ad accettare il principio dell'adeguamento tecnico nelle aziende; però non possono assolutamente consentire che coloro che sono costretti ad uscire dalle aziende siano mandati ad aumentare il numero dei disoccupati.

In sostanza, il problema è questo: se in un determinato momento le esigenze tecniche impongono (dopo aver fatto tutti gli sforzi possibili e impossibili per mantenere tutti nelle fabbriche) che qualcuno deve uscire dalla fabbrica, costui deve trovare fuori altro lavoro che gli consenta di poter rispondere al suo dovere di lavoratore, e di poter guadagnare l'indispensabile per sè e per la propria famiglia.

Pertanto, vorrei che l'onorevole ministro (mi permetta di ripetere la raccomandazione anche se so che non ve ne sarebbe bisogno, ma debbo farla a nome dell'organizzazione operaia che rappresento) considerasse questo problema come il problema fondamentale: le situazioni aziendali debbono risolversi evitando il più possibile di metter fuori dalle aziende dei lavoratori, comunque è indispensabile ottenere che coloro che dalle aziende devono uscire trovino un'altra sistemazione adeguata.

Onorevole ministro, mi permetta di prospettarle un'altra questione. Tempo fa una commissione di lavoratori genovesi è venuta a Roma ed è stata ricevuta dal Presidente della Camera, dal Presidente del Senato, dal ministro della marina mercantile, dal sottosegretario per l'industria onorevole Battista e da altre personalità: quella commissione ha esposto un problema concreto riguardante l'I. R. I. E giacché l'onorevole ministro si è tanto interessato e si interessa vivamente della situazione di queste industrie, vorrei pregarlo di far sentire la sua voce affinché gli inconvenienti, che quei lavoratori hanno fatto presenti e che ancora nell'I. R. I. sussistono, vengano eliminati.

Ho ricevuto delle relazioni (che per altro sono state consegnate anche ai rappresentanti del Governo) dalle quali risulta che, per esempio, nelle aziende I. R. I. si eseguono in maggior parte dei lavori che comportano minore possibilità di guadagno, mentre altri lavori legati a questi, o parti di questi lavori vengono assegnati ad aziende private e specialmente le parti di lavoro che consentano maggiori possibilità di guadagno. In tal modo le aziende I. R. I., anziché avere possibilità di potenziarsi, peggiorano e rendono sempre più onerosa la loro attività industriale, mettendo il Governo in condizioni di difficoltà.

Vorrei che questo problema venisse esaminato profondamente e si arrivasse ad una soluzione.

Una ultima cosa prima di concludere. Vorrei che il problema cui ho accennato, quello dell'I. R. I., venisse, da parte del ministro del lavoro, che è molto sensibile ai problemi operai, esaminato anche da un altro punto di vista. Vorrei, cioè, che fosse esaminato anche per quanto riguarda i rapporti umani entro le stesse aziende I. R. I. In sostanza, i lavoratori chiedono che le aziende, che sono controllate dallo Stato, servano non soltanto dal punto di vista economico, finanziario o industriale per dare lavoro, ma servano anche per essere di esempio alle altre aziende. Essi chiedono che in queste aziende vengano messi in atto rapporti fra i lavoratori e dirigenti

dell'azienda tali da creare il clima necessario per una effettiva collaborazione fra tutti gli elementi della produzione, ciò che i lavoratori ritengono indispensabile per il progresso del nostro paese.

Vorrei che anche questa raccomandazione il ministro ascoltasse e cercasse, tutte le volte che ha la possibilità, di farsene interprete.

Ringrazio il ministro delle sue dichiarazioni e mi permetto di chiedere se debbo presentare un'ulteriore interrogazione oppure se il ministro può fin d'ora assicurarmi che risponderà in una prossima seduta. Se invece l'onorevole ministro lo ritiene necessario, presenterò nella prossima settimana un'ulteriore interrogazione con la preghiera di rispondermi quando sarà in possesso dei dati definitivi.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere con ogni urgenza se non ritiene opportuno rinviare le elezioni amministrative nel comune di Francavilla sul Sinni, a data diversa da quella del 27 giugno, fissata dal prefetto di Potenza, visto che in quell'epoca sono in pieno svolgimento i lavori agricoli e che questo fatto impedisce alla stragrande maggioranza della popolazione di partecipare alla campagna elettorale, e ad oltre un quarto degli elettori di partecipare alle operazioni di voto, perché emigrato fuori provincia per i lavori stagionali.

« Il sottoscritto chiede inoltre di sapere perché nel comune di Senise, limitrofo a quella di Francavilla sul Sinni, il prefetto non ha provveduto ad emettere il decreto di convocazione dei comizi elettorali per il rinnovo della amministrazione, essendo già alla data del 31 ottobre 1953 decorsi i quattro anni della sua durata in carica, mentre per il suddetto comune di Francavilla sul Sinni, soltanto da poco più di un mese il consiglio si è ridotto alla metà dei suoi membri.

(1059) « GREZZI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, sulle condizioni dei cittadini italiani impiegati dai comandi americani (Nato, Shape, Afse, ecc.), e sulla necessità di informare il Parlamento, la pubblica opinione ed i sindacati delle norme che regolano il rapporto di lavoro di questi cittadini italiani, nel territorio della Repubblica Italiana; sulla applicazione delle leggi del lavoro e delle assicurazioni sociali e sulla applicazione dei contratti di lavoro; sulla necessità di attribuire al Ministero del lavoro poteri e facoltà (ove non li avesse) di controllo su questi enti, comandi, ecc., allo scopo di tutelare i lavoratori italiani, essendosi già verificati casi gravi per i quali nessun intervento è stato fatto e si adduce persino la incompetenza.

(1060) « MAGLIETTA, CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza delle gravi irregolarità commesse da diversi funzionari dell'Amministrazione provinciale di Siracusa e se non crede opportuno — aderendo al desiderio unanime della popolazione siracusana — sottoporre ad una accurata inchiesta l'amministrazione stessa.

(1061) « BUFARDECI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere in base a quali disposizioni costituzionali o legislative il prefetto di Napoli si è sentito autorizzato ad escludere da una riunione con il ministro Tambroni tutti i giornali di sinistra con lo specioso motivo (confermato da risposta a precedente interrogazione) che detti giornali avrebbero sostenuto una faziosa posizione sulla gestione del bacino di carenaggio, quando la posizione delle sinistre è stata del tutto simile a quella di tutti i giornali che hanno sostenuto che la gestione doveva essere affidata alla Navalmeccanica (I.R.I.); per conoscere se un prefetto ha poteri per discriminare cittadini, opinioni, giornali, ecc.; per conoscere se si intenda porre fine a tali sistemi.

(1062) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del turismo e dello sport, per sapere se gli risulti che una qualificata società romana di calcio abbia chiesto al Ministero la autorizzazione ad effettuare alcuni incontri in Italia e nell'U.R.S.S., e ciò in base ad un accordo concluso che fissa una completa reciprocità; e se intende dare assicurazione che non saranno opposti ostacoli alla realizzazione di questi incontri i quali sono vivamente desiderati da tutti gli sportivi italiani.

(1063) « TAROZZI, BARBIERI ORAZIO, PIERACCINI, NATOLI ALDO, LOPARDI, BENSI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, per conoscere quale azione intendano svolgere per assicurare alla Fiera del Levante le migliori condizioni di sviluppo per l'adempimento della sua funzione originaria quale mostra internazionale rivolta all'incremento dei traffici con tutti i paesi del Levante.

« E quale azione intendano svolgere per garantire da altre eventuali iniziative, più o meno similari, che inevitabilmente pregiudicherebbero la vitalità e l'avvenire stesso della manifestazione.

(1064) « ASSENNATO, SCAPPINI, LENOCI, FRANCAVILLA, CAPACCHIONE, DEL VECCHIO GUELFI ADA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere i motivi che hanno impedito fino ad oggi la ratifica degli accordi tra l'Austria e l'Italia alcuni dei quali — come quello firmato a Vienna il 30 dicembre 1950 e per la parte aggiuntiva il 29 maggio 1952, riguardante le assicurazioni sociali — interessano numerosi lavoratori italiani. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5778) « CECCHERINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se risulta a verità che il comando dei carabinieri di Sciacca abbia dato da circa due mesi le informazioni richieste da codesto Ministero in riferimento alla pratica di pensione del signor Vetrano Vito di Giuseppe da Sambuca di Sicilia (Agrigento); e se intenda dare sollecita soluzione alla pratica di pensione del suddetto, tenuto conto che la stessa è stata inoltrata fin dal 1951. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5779) « GIACONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere in base a quali norme di legge abbia disposto, limitatamente al personale dell'amministrazione dell'esercito, il licenziamento con decorrenza dal 30 giugno 1954 degli impiegati civili non di ruolo che abbiano superato il 65° anno di età.

« Ove le vigenti disposizioni non contemplino espressamente la risoluzione *de jure* del rapporto d'impiego del personale impiegatizio non di ruolo che abbia raggiunto un determinato limite di età, chiede anche di conoscere se egli non ritenga rispondente ad evidenti motivi di equità trattenere in servizio il predetto personale, analogamente a quanto stabilito per gli impiegati non di ruolo della marina e dell'aeronautica e delle altre amministrazioni dello Stato, fino a quando non saranno emanate le preannunciate norme sullo sfollamento del personale statale non di ruolo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5780) « PAGLIUCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga opportuno allontanare dalla sede di Ripacandida il segretario comunale, signor Vito Antonio Fusco, reggente in sostituzione del titolare signor Pasquale Fusco, visto che avverso il suddetto pende un giudizio di peculato ai danni del comune stesso presso il tribunale di Melfi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5781) « GREZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla richiesta ripetutamente avanzata dal comune di Valentano (Viterbo), perché vengano al più presto eseguiti lavori di consolidamento nella frazione « Le Fontane », dove parte delle abitazioni sono in grave e continuo pericolo.

(5782) « IOZZELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Centro-Nord e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le loro determinazioni in merito alla costruzione dell'acquedotto in Civitavecchia. L'interrogante fa presente che la soluzione di questo problema è preminente per la soluzione di tutti gli altri problemi che angosciano quel centro, al cui sviluppo è legata la valorizzazione di gran parte dell'Italia centrale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5783) « IOZZELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non ritenga giusto ammettere fra le spese ammesse a detrazione per la determinazione dell'imponibile le somme che il contribuente abbia pagato per affitto sbloccato.

« Si osserva infatti che molti contribuenti debbono procurarsi un maggiore reddito rispetto ad altri di pari condizione solo per pagare la maggiore cifra d'affitto subendo tuttavia una tassazione più severa per questo solo fatto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5784) « VERONESI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere a quali provvidenze di legge può ricorrere un Consorzio stradale costituito tra vari comuni per la manutenzione di una strada intercomunale di notevole importanza, dovendo procedere a rifacimento d'un vecchio ponte sull'Adige. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5785) « VERONESI ».

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

La seduta termina alle 14,30.

Ordine del giorno per le sedute di lunedì 14.

Alle ore 16 e 21:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

SELVAGGI: Modificazioni alle norme sul trattamento di quiescenza per il personale del ruolo transitorio subalterno del Ministero delle finanze, istituito con decreto del Presidente della Repubblica 2 maggio 1953, n. 606. (312);

MASSOLA ed altri: Estensione ai comuni di bonifica del Tronto del prezzo del grano conferito all'ammasso per contingente nel Lazio, Abruzzi e Italia meridionale. (846).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (641). — *Relatore:* Troisi;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (*Approvato dal Senato*). (816). — *Relatore:* Gatto.

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

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo in materia di protezione di diritti di proprietà industriale, concluso a Roma, tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania, il 30 aprile 1952. (*Approvato dal Senato*). (702);

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania: *a*) Convenzione in materia di assicurazioni contro la disoccupazione e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953, *b*) Convenzione in materia di assicurazioni sociali e Protocollo finale conclusi in Roma il 5 maggio 1953; *c*) Accordo aggiuntivo della Convenzione in materia di assicurazioni sociali del 5 maggio 1953 sulla concessione di rendite e pensioni per il periodo anteriore all'entrata in vigore della Convenzione e Protocollo finale conclusi in Roma il 12 maggio 1953. (*Approvato dal Senato*). (703);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Francia, l'Italia e la Sarre tendente ad estendere e a coordinare l'applicazione ai cittadini dei tre Paesi della legislazione francese sulla sicurezza sociale e delle legislazioni italiana e sarrese sulle assicurazioni sociali e le prestazioni familiari, conclusa a Parigi il 27 novembre 1952. (*Approvato dal Senato*). (704).

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (644). — *Relatore:* Cappa;

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (*Approvato dal Senato*). (753). — *Relatore:* Amatucci.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI