

132.

## SEDUTA DI VENERDÌ 24 APRILE 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

<b>INDICE</b>		<b>PAG.</b>
	PAG.	
<b>Congedo</b> . . . . .	6575	
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>		
FERRARI AGGRADI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> . . . . .	6578	
LUZZATTO . . . . .	6578	
PRESIDENTE . . . . .	6578	
<b>Disegno di legge (Trasmissione dal Senato)</b>	6577	
<b>Proposte di legge:</b>		
(Annunzio) . . . . .	6578	
(Deferimento a Commissione) . . . . .	6599	
(Ritiro) . . . . .	6578	
<b>Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)</b>	6599	
<b>Interrogazioni (Svolgimento):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	6579	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	6580, 6581	
DELFINO . . . . .	6580, 6599	
PINTUS, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	6593	
BERLINGUER MARIO . . . . .	6595	
MALFATTI, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio</i> . . . . .	6596, 6597	
ABENANTE . . . . .	6597	
GASPARI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	6598	
		PAG.
		SPECIALE . . . . . 6598
		DONAT-CATTIN, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . . 6599
		<b>Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):</b>
		PRESIDENTE . . . . . 6581
		PIRASTU . . . . . 6581
		MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . . 6585, 6590, 6591, 6592
		MARRAS . . . . . 6589
		BERLINGUER MARIO . . . . . 6591
		COCCO MARIA . . . . . 6592
		<b>Nel XIX anniversario della Liberazione:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 6576
		JACOMETTI . . . . . 6577
		DELFINO . . . . . 6577
		DELLE FAVE, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . . . . 6577
		<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b> 6599
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 10,30.</b>		
MAGNO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta di venerdì 17 aprile 1964.		
(È approvato).		
<b>Congedo.</b>		
PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Pedini.		
(È concesso).		

**Per il XIX anniversario della Liberazione.**

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi, e con lui i deputati e i membri del Governo*). Onorevoli colleghi! Ricorre domani l'anniversario della Liberazione. È questo un anniversario particolarmente significativo in quanto si inserisce nelle celebrazioni del ventennale della Resistenza, che viene solennemente e giustamente celebrato in tutta Italia, soprattutto là dove la lotta infuriò con maggiore asprezza e dove la storia trova le sue limpide fonti di gloria.

La Camera dei deputati, restituita a vita democratica per i sacrifici, le sofferenze, il riscatto di venti anni fa, non può non associarsi a questo ricordo: un ricordo che accomuna tutti i caduti e li eleva nella reverente memoria, non implica rancore o esaltazione di vittoria cruenta ma è il rinnovamento di un impegno assunto in circostanze storicamente eccezionali e tuttora valido e stimolante.

Il tempo passa veloce e la storia colloca sempre nella sua giusta luce uomini e avvenimenti: soprattutto quando gli anni sono intensi e non privi di difficoltà, come di solito sono quelli di un popolo che ricostruisce e rinasce. Tuttavia quel grandioso fatto spirituale, morale, politico, militare, che fu la Resistenza, non riduce le proprie proporzioni alla luce verificante del giudizio dei posteri; essa anzi s'impone con maggiore potenza di verità e con la serenità e la purezza che solo il distacco può garantire.

La Resistenza rappresenta una lotta nella quale si uniscono tragedia ed epopea e nella quale meritano rispetto i caduti ed onore i martiri che morirono nella consapevolezza di servire un'idea e, attraverso questa, la patria; un'epopea autentica che, dopo tempi di retorica, riportò in alto la semplicità e i valori fondamentali di un popolo non vile e non avvilito, ma capace di sapersi ritrovare e riscuotere.

Questi valori si chiamano ardore, coraggio, senso della dignità, amor di patria, solidarismo, fede nella libertà, aspirazione alla giustizia; essi sembravano smarriti nell'aberrazione della dittatura e poi nella desolazione della sconfitta e dell'occupazione straniera; e invece esplosero freschi, vivi, potenti, a testimoniare l'inesauribile capacità di salvezza e di recupero degli italiani.

Ogni guerra civile arde come un rogo sanguinante, tra luci ed ombre, che la storia riassume però in una sintesi purificatrice. Questa sintesi indica nella Resistenza che vent'anni fa divampò nel paese un mo-

vimento schiettamente e nobilmente popolare, suffragato dal consenso di tutte le classi; un movimento che unì giovani e anziani, generazioni diverse e lontane, elementi delle più varie estrazioni sociali e politiche, accomunandoli in una lotta nuova e al tempo stesso antica, come sono le battaglie per la libertà, per l'indipendenza, per la giustizia, contro i miti della violenza e del diritto della forza.

C'erano, in questa lotta, i fermenti latenti, gli aneliti già manifesti, che avrebbero costituito i presupposti stessi del rinnovamento, della ricostruzione e della rinascita. Basta ricordare episodi e protagonisti, basta rileggere le lettere dei condannati a morte e i testamenti spirituali dei caduti e le parole illuminanti dei martiri e gli appelli lanciati alle popolazioni oppresse e le esortazioni alla fiducia e alla speranza, per ritrovarvi l'intuizione di una società nuova, la consapevolezza che si combatteva non soltanto per resistere o scacciare un nemico, ma per costruire e rinnovare, che ci si ribellava a vecchie strutture e a superati istituti per crearne dei nuovi e più consoni ai tempi.

Chi combatteva, chi moriva, mirava in avanti, con preveggenza e con chiarezza. Si combatteva e si moriva, infatti, per una causa che trascendeva i partiti e le ideologie e non ammetteva divisioni e particolarismi, per concetti che sembravano elementari ma pure erano stati smarriti o sovvertiti; si combatteva e si moriva in mezzo alle macerie, fra rovine materiali e morali, dov'era più legittima la disperazione che la speranza. Ma già era presente, sia pure nella comprensibile confusione del momento, il processo di formazione di una nuova coscienza nazionale.

L'epilogo fu il 25 aprile: la data che noi appunto ora celebriamo: epilogo glorioso e trionfante dell'azione bellica, che non concluse però il processo storico che tale azione implicava.

Questo processo, come tutte le esperienze salutari e vitali, non è ancora concluso. Perché il messaggio fondamentale della Resistenza fu questo: che la lotta può essere strumento necessario per salvare la libertà, ma la libertà non è pienamente realizzata nella lotta, bensì nella pace, nella concordia radicata nelle leggi immanenti ad un'effettiva convivenza comune: concordia che si esprime nella stessa dialettica dei partiti quando questa dialettica si impernia sui cardini della democrazia, della giustizia, della libertà; democrazia, giustizia e libertà che furono, appunto, gli ideali di quanti, militando nel movimento clandestino, combat-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 APRILE 1964

terono, operarono e caddero nelle aspre montagne, nelle città dominate e devastate dall'invasore, nelle fabbriche occupate, e di quanti soffrirono nelle squallide carceri o nei campi di concentramento, vittime di feroci rappresaglie.

Il significato della Resistenza non può esaurirsi in quello di una rivolta episodica contro un'episodica prepotenza; né sarebbe esatto apprezzarla e giustificarla soltanto come un'insurrezione contro il nemico invasore, tornato a dominare in Italia. Non perché il dominio era tedesco la Resistenza fu giusta: ma perché era dominio ingiusto di straniero e più ancora perché non era solo dominio di stranieri, ma era dominio di un sistema inumano di vita.

La Resistenza, se da una parte si inserisce nel processo storico del Risorgimento italiano e ne è il naturale sviluppo integrativo, dall'altra si inserisce in tutta la evoluzione mondiale, in modo anche più diretto ed immediato, e ne assume i motivi e determina gli orientamenti. Essa pertanto dev'essere indicata come una fonte sempre ricca e viva, capace di alimenti spirituali e ideali in tutti i momenti difficili che un popolo può attraversare.

Quei programmi delineati alla macchia, quelle intuizioni di una società più giusta, quelle configurazioni di uno Stato nuovo, fanno parte di un impegno che è stato accettato da un'Italia democratica ma non può ancora essere considerato esaurito, anche se per esso sono state profuse e si approfondono le energie delle generazioni che parteciparono al movimento della Resistenza e di quelle che ne raccolsero l'eredità.

Questo impegno si adegua di continuo con le necessità che la storia propone, con le esigenze di una società nazionale la quale non voglia prescindere dal cammino di una comunità di popoli, con le conquiste che lo spirito umano, mai riposante, mai soddisfatto, delinea all'orizzonte, con i mutamenti del costume, della mentalità, delle strutture, delle istituzioni. Esso pertanto è vitalità politica e sociale, rinnovamento incessante e progresso. Ma per restarvi fedeli occorre essere coerenti con lo spirito originario della Resistenza; di quella più vera e più autentica: della Resistenza che fu e deve essere patrimonio comune, come lo fu quando sorse per moto spontaneo e centripeto di forze ideologiche diverse.

Ricordandola oggi, nell'anniversario della Liberazione che ne fu l'apoteosi, noi richiamiamo tutti ad un atto di riverenza e di fede

nei valori luminosi ed inestinguibili che animarono il movimento di riscossa.

Il significato della Resistenza è valido non soltanto per chi la visse, per chi ne fu protagonista o testimone, ma anche per chi l'ha ricevuto in preziosa eredità; noi dobbiamo consegnarlo, nella sua interezza e nella sua purezza, alle generazioni che seguiranno, come una fiaccola il cui fuoco mai deve essere spento, se non si vuole perdere il bene della luce e della verità. (*Vivissimi, prolungati applausi al centro, a sinistra e all'estrema sinistra*).

JACOMETTI. Signor Presidente, quattro deputati si sono rifiutati di alzarsi. È una vergogna! (*Vive approvazioni all'estrema sinistra e a sinistra*).

DELFINO. Noi del gruppo del Movimento sociale italiano ci dissociamo dalla celebrazione. (*Vivi rumori all'estrema sinistra e a sinistra*).

DELLE FAVE, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELLE FAVE, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo si onora di associarsi con animo sincero alla nobile, elevata rievocazione del 25 aprile fatta dal Presidente di questa Assemblea.

Questa data chiede tutta un'epoca e rappresenta la fine di una tragedia che ha travolto il mondo intero in una guerra di distruzione e di dolore senza nome. È altresì il principio di una nuova era, in cui i massimi esponenti dell'Italia e del mondo si sono sforzati con pazienza e tenacia per ricostruire materialmente e moralmente le basi stesse della democrazia e della libertà.

Ricordando questa data, il Governo italiano intende riconfermare i propositi che hanno ispirato i governi democratici degli ultimi venti anni e rinnovare ancora una volta l'impegno a perseguire in libertà e in democrazia, ispirandosi agli ideali e ai valori qui così altamente richiamati, i principi e le finalità consacrate nella Costituzione repubblicana.

#### Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quella III Commissione:

« Esenzione fiscale in favore del Centro culturale di Villa Serbelloni a Bellagio » (1286).

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

**Annuncio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

BIGNARDI ed altri: « Disciplina dei contratti di mezzadria e colonia parziaria » (1287);

SCARLATO: « Modifica alla legge 18 marzo 1958, n. 478, istitutiva del comune di San Nazaro, in provincia di Benevento » (1288);

SANTAGATI: « Giurisdizione del tribunale civile e penale di Mistretta » (1289);

JACOMETTI ed altri: « Assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore per la responsabilità civile verso terzi » (1290);

GULLOTTI e BARBERI: « Cessione all'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Messina degli immobili di case popolari di proprietà dello Stato siti nel territorio della medesima provincia di Messina » (1291);

LUSOLI ed altri: « Riconoscimento giuridico dell'avicoltura come attività agraria e agevolazioni per lo sviluppo dell'allevamento avicolo » (1292).

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

**Ritiro di proposta di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Scalia, anche a nome dell'altro firmatario, ha dichiarato di ritirare la proposta di legge: « Nuove norme sul congedo ordinario del personale civile di ruolo delle amministrazioni dello Stato » (1220), la quale sarà cancellata dall'ordine del giorno.

**Presentazione di disegni di legge.**

FERRARI AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Istituzione dell'azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo ».

Presento anche, a nome del ministro di grazia e giustizia, il disegno di legge:

« Modifiche alla legge 10 ottobre 1962, n. 1494 ».

LUZZATTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTO. Con tutto il rispetto dovuto all'altro ramo del Parlamento e senza interferire nelle sue competenze e prerogative, rivolgo a lei, signor Presidente, la preghiera di chiedere al Governo per quali motivi, tra le leggi agrarie, quella testè presentata dall'onorevole ministro Ferrari Aggradi verrà sottoposta alla Camera in prima lettura, mentre le altre, di ben maggiore rilievo, sono state tutte presentate al Senato, come già è avvenuto per fondamentali leggi in materia economica e per la conversione in legge di tutti i decreti-legge anticongiunturali, contro la corrente prassi dell'alternanza della presentazione dei disegni di legge all'uno e all'altro ramo del Parlamento.

Il mio rilievo non vuole essere un giudizio che comunque investa il Senato, ma solo una richiesta di chiarimento di ordine politico sulla via scelta dal Governo. Sappiamo infatti che il Senato, a parte ogni considerazione politica sulla sua composizione — non identica a quella di questo ramo del Parlamento, e più favorevole al partito democratico cristiano — è impegnato, in base alla prassi della discussione alternata dei bilanci, in questo caso osservata, a discutere il bilancio di previsione per il prossimo semestre. Dalla prossima settimana il Senato sarà perciò impegnato in questo esame, che lo costringerà a ritardare ogni altra discussione per vario tempo.

In tali condizioni, ci sia consentito chiedere perché si segua questa inusitata procedura anziché il principio dell'alternanza, osservato nella prassi sia per i bilanci sia per le leggi di maggior rilievo. Mi auguro di ottenere dal Governo una risposta chiarificatrice, e assicurazioni quanto meno per il futuro.

FERRARI AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Non ho alcuna difficoltà a fornire subito all'onorevole Luzzatto i chiarimenti da lui richiesti.

Faccio innanzitutto osservare che il suo rilievo circa il disegno di legge da me ora presentato, e riguardante l'istituzione dell'azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo, non è esatto. Questo disegno di legge non è uno dei quattro provvedimenti che vanno sotto il nome di « leggi agrarie » ma considera in particolare la gestione degli interventi sul mercato del grano, di cui questo ramo del Parlamento ha avuto

già modo di occuparsi con notevole ampiezza; esso ne sostituisce un altro precedentemente all'esame del Senato e che ho chiesto e ottenuto venisse ritirato (cosa che è avvenuta nel pomeriggio di ieri).

Abbiamo presentato questo disegno di legge, sostitutivo del primo, alla Camera, proprio perché questo ramo del Parlamento ha mostrato finora un particolare interesse per tale argomento, sul quale sono state presentate anche interpellanze e interrogazioni, e perché, attraverso un ampio dibattito, la Camera possa esaminare in modo concreto, oltre alle questioni e agli aspetti specifici, una delle più generali linee di politica agricola, che noi proponiamo e riteniamo utili nell'interesse generale dell'agricoltura e del nostro paese.

Vorrei inoltre dissipare le preoccupazioni da lei manifestate, onorevole Luzzatto, circa le « leggi agrarie », preoccupazioni che credo obiettivamente non abbiano una sia pur minima ragione d'essere. Infatti, delle quattro leggi agrarie, quella riguardante le agevolazioni tributarie è stata presentata a questo ramo del Parlamento, e proprio nel pomeriggio di ieri ho avuto l'onore di chiedere, a nome del Governo, l'urgenza. L'ho fatto perché quella legge ha soprattutto carattere fiscale e, date alcune caratteristiche dell'imposta che noi riteniamo opportuno ridurre, penso che sia logico procedere con la massima possibile rapidità.

Gli altri tre disegni di legge li abbiamo dovuti necessariamente presentare insieme. Essi riguardano i problemi della struttura e dello sviluppo dell'agricoltura italiana e sono fra loro intimamente connessi, tanto che originariamente si trattava di un unico provvedimento. Pur avendo ora diviso, per motivi di maggiore organicità, il provvedimento in tre distinti disegni di legge, ci è sembrato logico presentarli, tutti e tre insieme, ad un ramo del Parlamento.

Ella sa, onorevole Luzzatto che il Governo ha chiesto l'urgenza per il disegno di legge sui patti agrari. Le posso aggiungere che proprio nella giornata di ieri, dopo aver preso accordi con il presidente della Commissione agricoltura del Senato, ho concordato con la Commissione stessa la massima sollecitudine nei tempi e nelle procedure di discussione. A nome del Governo ho avuto l'onore di rivolgere un appello a quella Commissione e, attraverso essa, all'intero Senato per avere l'approvazione di quel disegno di legge entro il mese di giugno. Noi riteniamo che risponda alla logica e all'esigenza universalmente sen-

tite da parte di tutti i gruppi parlamentari che quella legge sia approvata prima del raccolto. Credo che non vi possa essere alcun dubbio che abbiamo interesse ad accelerare i tempi il più possibile, per essere chiari e per dare certezza agli agricoltori. Devo dire che da parte della Commissione agricoltura e del Presidente del Senato ho avuto assicurazione che si provvederà in modo da trasmettere alla Camera il provvedimento sui patti agrari nel più breve tempo possibile. Confido che con la collaborazione dei vari gruppi sia possibile approvare quel disegno di legge entro la fine di giugno.

In più, onorevole Luzzatto, le faccio osservare che nella distribuzione dei disegni di legge tra Camera e Senato abbiamo tenuto conto anche di considerazioni che vanno al di là del settore di mia diretta competenza. La sua preoccupazione esprimeva un punto di vista che comprendo, ma obiettivamente non la ritengo giustificata. Le riconfermo la ferma volontà del Governo di procedere a questo riguardo con la massima sollecitudine. Non voglio con questo dire che il dibattito non debba essere approfondito, ma mi auguro che, pur con una approfondita discussione, si proceda con rapidità. Dirò anche che nella settimana prossima, nonostante che il Senato aggiorni i suoi lavori, la Commissione agricoltura del Senato si riunirà, e le riunioni proseguiranno in continuazione fino a quando non sarà in grado di presentare il provvedimento all'esame di quell'Assemblea.

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

#### Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Delfino, ai ministri della difesa e dei trasporti e aviazione civile, « per conoscere se ritenga di dare urgenti disposizioni per l'effettuazione del collaudo degli impianti d'illuminazione dell'aeroporto di Pescara, al fine di concedere per tale aeroporto l'autorizzazione ai voli notturni, che è indispensabile per il migliore e più razionale svolgimento dei voli quotidiani per Roma e Milano e, soprattutto, di quelli in programmazione per la Jugoslavia e di quelli *charter* del turismo straniero, an-

nunciati per la prossima stagione estiva » (812).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Presso l'aeroporto di Pescara sono in corso di esecuzione le opere necessarie per consentirne l'apertura al traffico notturno. È già stato attivato l'impianto di illuminazione della pista, delle vie di circolazione e del piazzale.

Le opere da completare comprendono essenzialmente gli impianti di segnalazione di ostacoli alla navigazione aerea, costituiti da elettrodotti ad alta tensione e da fabbricati di recente costruzione.

A tale proposito è opportuno mettere in evidenza che è stato necessario aggiornare il rilevamento della situazione quanto agli ostacoli al volo e conseguentemente procedere ad una nuova pianificazione delle opere occorrenti a causa della recente costruzione di stabilimenti a carattere industriale, sorti in prossimità dell'aeroporto, e di fabbricati notevolmente sviluppati in altezza verso la città.

Trattandosi di aeroporto militare aperto al traffico civile, alla questione è stata interessata la direzione generale del demanio presso il Ministero della difesa-aeronautica. Dallo stesso Ministero è stato interessato l'ispettorato delle telecomunicazioni, ente competente per quanto attiene all'assistenza al volo, il quale ha allo studio il problema delle procedure di avvicinamento e della circolazione aerea notturna, la cui soluzione è resa difficile dall'orografia della zona.

Gli enti competenti non hanno ancora potuto fare previsioni circa l'epoca dell'apertura al traffico notturno, ma si assicura che le opere in corso e la loro esecuzione sono attentamente seguite dalle amministrazioni competenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Delfino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DELFINO. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta, perché essa significa, in pratica, che l'aeroporto di Pescara potrà essere aperto ai voli notturni solo quando saranno effettuate talune demolizioni di impianti industriali della zona. Se le opere di abbattimento fossero veramente necessarie, sarebbe stato logico non eseguire gli impianti di illuminazione sinora installati; e se gli impianti non possono funzionare per la presenza di edifici a distanza ravvicinata, che impediscono comunque l'atterraggio dei aerei

in volo notturno, era perfettamente inutile installarli.

Ritengo che le informazioni date dall'onorevole sottosegretario non siano completamente esatte nel senso che questi fabbricati siano così vicini all'aeroporto da impedire il volo notturno. Penso che il volo notturno all'aeroporto di Pescara venga, in certo qual modo, bloccato proprio perché si tratta di una linea gestita da una società diversa dall'Alitalia, la quale nel nostro paese pratica una politica di trasporti aerei a carattere monopolistico, senza per altro sostituirsi nel prendere iniziative diverse da quelle già adottate per le linee aeree nazionali.

L'Alitalia è completamente impegnata nella concorrenza con le altre compagnie aeree per i voli internazionali, né mi risulta che in Italia, nel 1964, abbia impostato una politica dei trasporti aerei adeguata allo sviluppo economico ed alle esigenze del traffico della rete nazionale. Credo che l'Italia sia in Europa uno dei paesi dove si vola meno tra città e città, proprio per questa impostazione dell'Alitalia diretta a conquistare le grandi rotte internazionali trascurando quelle nazionali: le quali in un primo tempo, indubbiamente, possono risultare anche passive, fino a che non maturi nei viaggiatori la coscienza dell'utilità del trasporto aereo.

Questa politica dell'Alitalia, in sostanza, ha impedito ed impedisce altre iniziative ed è, a mio avviso, alla base di questo mancato collaudo e, pertanto, del ritardo nell'autorizzazione del volo notturno per l'aeroporto di Pescara.

Le attuali linee aeree che passano per Pescara e collegano Roma a Bologna e a Milano, e tra pochi giorni dovrebbero collegare il nostro paese anche con la Jugoslavia, attraverso l'Adriatico, sono poste nell'impossibilità di utilizzare i mezzi aerei disponibili appunto perché non è possibile l'atterraggio notturno a Pescara, costringendo ad attuare orari che non consentono l'utilizzazione razionale degli aerei medesimi.

Non posso, quindi, dichiararmi soddisfatto della risposta e mi auguro che la posizione dell'Alitalia venga valutata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il quale deve prospettarsi nel quadro dello sviluppo futuro della sua attività anche il potenziamento effettivo delle linee aeree nazionali, creando se necessario una compagnia aerea a partecipazione statale diversa dall'Alitalia o che imponga a quest'ultima (la quale sta rinnovando la sua flotta aerea e dispone, pertanto, di mezzi di trasporto ancora in buone condizioni)

l'utilizzazione di questi aerei per le medie e piccole distanze nazionali.

Mi auguro altresì che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile voglia anche considerare in questo quadro la necessità e la possibilità, che esiste, di aprire al traffico notturno l'aeroporto di Pescara dove mi risulta che le necessarie opere sono state già compiute. Il problema dell'esistenza di fabbricati si pone sia per i voli notturni sia per quelli diurni. Non si tratta di un problema grave. Infatti, in tutti questi anni non si è verificato alcun incidente. Siamo di fronte ad un'innovazione, quindi, mirante a sostenere la tesi dell'impossibilità di voli notturni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Se c'è l'impianto di illuminazione, vuol dire che i voli notturni potranno essere effettuati.

DELFINO. Si dice che l'impianto di illuminazione è stato fatto, ma che bisogna abbattere gli stabilimenti eretti nella zona. Si rende conto, onorevole Mannironi, che nemmeno il collega Malfatti, sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio, potrebbe consentire che quelle poche industrie là sorte vengano abbattute per permettere l'atterraggio notturno degli aerei? La sua è dunque una risposta equivoca, che non mi soddisfa.

#### Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE. Sospendiamo lo svolgimento di interrogazioni e passiamo allo svolgimento dell'interpellanza degli onorevoli Pirastu e Marras, al ministro dei trasporti e della aviazione civile, « per sapere quali iniziative urgenti intenda promuovere per affrontare e risolvere la grave crisi dei trasporti merci da e per la Sardegna, determinata dall'assoluta inadeguatezza del servizio delle navi traghetto, crisi che ha imposto la sospensione dei lavori d'impianto di numerose piccole e medie nuove aziende industriali e l'interruzione dell'attività produttiva, con conseguente disoccupazione, di altre già esistenti, a causa di ritardi, giacenze e mancato arrivo di macchinari e materiale, com'è testimoniato e documentato dalle energiche quanto inascoltate proteste della regione sarda, delle camere di commercio e, di recente, degli imprenditori di Nuoro; gli interpellanti chiedono di sapere se il ministro ritenga necessario adottare alcune misure urgenti, quale per esempio l'affitto di una terza nave traghetto, per rimuovere subito le cause del ritardo, prolungato anche per mesi, del recapito delle merci inviate in

Sardegna e della periodica frequente interruzione del servizio di una delle navi traghetto; gli interpellanti chiedono, infine, di sapere quali prospettive di soluzione definitiva del problema il ministro sia in grado di garantire, al fine non solo di far cessare il gravissimo danno che l'attuale inefficienza del servizio traghetti reca all'economia dell'isola ma di adeguare il servizio stesso ai programmi del piano di rinascita che potrebbero essere pregiudicati e condotti all'insuccesso dal perpetuarsi dell'attuale situazione dei trasporti marittimi da e per la Sardegna » (127);

e delle seguenti interrogazioni:

Berlinguer Mario, ai ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, dei lavori pubblici e della marina mercantile, « per conoscere se si propongano di istituire finalmente una linea di navi traghetto tra Genova e Porto Torres, città questa che già esporta notevoli quantità della sua produzione industriale; e se pure intendano istituire le altre nuove linee di navi traghetto che sono necessarie, procedendo con inderogabile urgenza alle sistemazioni dei porti, come quello di Porto Torres, per il quale i lavori ristagnano a lungo con gravissimo danno anche per la economia sarda » (488);

Cocco Maria, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare in ordine al grave problema dei trasporti su traghetto da e per la Sardegna. Tale servizio infatti, gravato da richieste di trasporto di carri merci in misura notevole nei periodi normali, raggiunge punte di congestione in periodo invernale-primaverile, quando il mancato arrivo di carri di primizie danneggia irrimediabilmente gli agricoltori » (1066).

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di questa interpellanza e di queste interrogazioni, che concernono lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Pirastu ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

PIRASTU. La nostra interpellanza concerne il servizio di navi traghetto da e per la Sardegna. Le condizioni in cui si effettua questo servizio, la sua insufficienza ed inefficienza sono tali da aver fatto del servizio di navi traghetto il problema particolare del quale forse si è più discusso in questi ultimi anni nell'isola, del quale si è più scritto sui giornali della Sardegna, e che ha formato oggetto delle più frequenti e vibrante proteste

e denunce da parte di enti, di organismi economici, di imprenditori, di commercianti di tutte le province sarde. Io mi permetterò di farne un breve succinto elenco nel corso del mio intervento.

In realtà penso che sarebbe da miopi considerare il problema delle navi traghetto a sé stante perché esso è solo un aspetto, non disgiungibile dal tutto, del vasto problema dei trasporti. Più in generale, per il modo in cui è stato affrontato dal Governo e dallo Stato italiano, esso si presenta oggi da una parte come una delle spie della politica generale perseguita nel meridione nell'ultimo decennio e dall'altra come un sintomo rivelatore, per alcuni versi allarmante, della ristrettezza con cui si affronta il problema della rinascita della Sardegna.

Il nostro gruppo, come i colleghi sanno, ha polemizzato a lungo e vivacemente contro la cosiddetta politica infrastrutturale, considerata dai governi dell'ultimo decennio come una prima fase necessaria della politica di sviluppo del meridione, proclamata premessa indispensabile e condizione decisiva all'avvio dello sviluppo industriale ed economico in generale.

Che quella politica infrastrutturale non abbia dato i frutti promessi è provato dalla situazione del meridione, la cui gravità nessuno oggi più osa negare; dall'approfondito divario tra nord e sud, registrato in tutte le statistiche di questi ultimi anni; dallo spopolamento e dai fenomeni drammatici che investono le popolazioni nelle nostre campagne.

E dunque venuto il momento di chiedersi: ma poi questa politica delle infrastrutture è stata veramente attuata nel meridione? O invece abbiamo avuto solo una delle tante velleità meridionalistiche (il primo, il secondo e il terzo tempo), un'azione frammentaria, malamente tessuta di cose fatte a metà, in ritardo e non collegate tra loro?

E un dubbio che avrebbe bisogno di una verifica sulla base di un esame della situazione del meridione nel suo complesso; non è però tale se la verifica si fa in Sardegna, dove le infrastrutture non solo non sono state preparate e adeguate allo sviluppo del futuro, ma già nel presente provocano strozzature ed agiscono da ostacolo alla produzione, al commercio, al turismo, all'attività economica generale.

Per la Sardegna il problema delle infrastrutture è prima di tutto un problema di trasporti: fra questi, in primo luogo, il collegamento con il continente, che deve essere tale da ridurre al minimo gli svantaggi della in-

sularità. Non siamo più un'isola, era lo *slogan* della campagna elettorale del 1963. Ma purtroppo quel poco che è stato tentato non ha ridotto in modo avvertibile lo svantaggio della insularità.

Nessuno che non abbia vissuto in Sardegna può rendersi conto del danno incalcolabile, del prezzo pesante che le popolazioni sarde hanno pagato per la mancanza di adeguati mezzi di collegamento e specialmente di mezzi per il trasporto delle merci verso il continente italiano ed il Nord Europa.

Per un secolo noi sardi abbiamo pagato le merci ad un prezzo più alto degli altri, specialmente i prodotti importati che erano maggiorati del prezzo del trasporto marittimo che, con i mezzi di linea, imponeva ed impone tuttora sette od otto operazioni di carico e scarico, con conseguenti costi elevatissimi non rilevabili in nessun'altra rete di trasporti del continente. Per un secolo la nostra produzione industriale ed agricola non ha potuto neanche tentare di competere con le altre proprio perché gravata da questi altissimi costi di trasporto. Non è esagerato affermare che il costo proibitivo dei trasporti è stato tra le cause decisive della paralisi economica e della arretratezza della Sardegna, anche se non quella fondamentale e determinante. Basta a provarlo un solo confronto significativo: il trasporto in ferrovia di 6 tonnellate di mobilia per una distanza uguale a quella da Sassari a Genova costa 65 mila lire, mentre sulle navi di linea da Sassari a Genova lo stesso trasporto costa 110 mila lire, cioè quasi il doppio; 15 tonnellate di carciofi, sempre per lo stesso percorso, pagano in ferrovia 67 mila lire di trasporto, mentre per nave pagano 207 mila lire, cioè più del triplo.

Non era difficile capire in tempo che per inettere in moto l'economia sarda era indispensabile liberarla da questa pesante palla di piombo che essa aveva al piede. Il primo strumento in questo senso dovevano essere proprio le navi traghetto, con le quali vengono ad essere eliminati sia le operazioni di carico e scarico sia lo stesso alto costo dei trasporti effettuati con mezzi di varia natura per tratte di breve percorrenza, spesso addirittura senza carico di ritorno e quindi ancora più costosi. Inoltre con le navi traghetto viene a ridursi il lungo termine di resa ed è possibile evitare i danni alle merci, specie a quelle deperibili.

Ma la condizione per ottenere questi risultati o il risultato finale di fare abbassare i prezzi al consumo e di rendere competitivi i costi della produzione dell'isola, era che que-

sta azione infrastrutturale fondata sull'impiego delle navi traghetto fosse compiuta almeno con serietà. Il servizio delle navi traghetto in Sardegna è invece un esempio di politica infrastrutturale approssimativa, una di quelle cose cioè fatte male e a metà che spesso provocano più danni che il non far nulla. Perché il servizio desse risultati tali da incidere sui costi, sul consumo e sui prezzi degli scambi tra la Sardegna e il resto d'Italia era necessario farne uno strumento sufficiente, completo ed efficiente, uno strumento posto veramente al servizio della collettività e non di pochi spedizionieri, come oggi in realtà accade.

Su questo punto pregherei l'onorevole sottosegretario Mannironi di rompere per un momento il filo delle risposte che probabilmente ha già pronte per dirci qualcosa che risulti nuovo rispetto a questa azione di pochi speculatori.

Il servizio delle navi traghetto è stato inaugurato, se non erro, il 2 ottobre 1961. Evidentemente troppo tardi, dato che se ne era già parlato fin dal 1947. Da allora sono trascorsi due anni e mezzo ed è già possibile fare un bilancio degli errori e del disservizio. Il primo errore è stato fatto nelle previsioni. Infatti, quei famosi tecnici, dietro i quali troppi deboli politici si riparano per non adottare le soluzioni socialmente giuste ed economicamente corrette, avevano previsto come limite massimo ipotizzabile 960 corse. Invece nel primo anno, cioè dal luglio 1962 al giugno 1963, le corse da 960 salirono a 1.024: 84 corse in più del previsto. Avevano previsto 30 mila carri trasportati: ne furono trasportati in questo periodo 34.509, il 115 per cento sul previsto. Avevano previsto 300 mila tonnellate di merci trasportate dai traghetti: ne furono trasportate 321 mila. Avevano invece previsto 30 mila autovetture: ne furono trasportate solo 22.880. Avevano previsto 170 mila passeggeri: ne furono trasportati un terzo, 64.214.

Previsioni sbagliate in tutto, dunque, per ogni verso. Viaggiarono più carri, più merci del previsto; e al contrario furono trasportate meno autovetture e meno passeggeri. Può sembrare errore di poco, ma questo rivela la leggerezza con cui fu impostata la soluzione del problema. Risultò già da allora quello che oggi è riconosciuto da tutti, cioè che è necessario il triplo di navi traghetto, sei invece di due.

Ma le conseguenze dell'errore non sono state solo di ordine quantitativo.

Prima conseguenza è stata la riduzione delle merci trasportate, quindi la disposizione

di una graduatoria di precedenza. Nonostante questa misura, si verifica che il collettame spedito a gennaio arriva spesso a marzo e che decine e decine di carri attendano l'imbarco per settimane. « Per fortuna — mi diceva un funzionario delle ferrovie — fermiamo i carri in stazioni di transito, perché se giungessero a Civitavecchia se ne accumulerebbero tanti da occupare l'intera città ».

Altra conseguenza è l'accaparramento dei carri da parte degli spedizionieri. Costoro, bene inseriti nel sistema, eludono a loro piacimento la graduatoria delle precedenza: in un vagone caricano qualche quintale di mele, e sotto tonnellate di cemento o scope di saggina. Il risultato è che la riduzione dei costi del trasporto non va a vantaggio dei consumatori, ma di pochi speculatori.

Ecco che cosa scrive la rivista economica della camera di commercio di Cagliari: « Finché il servizio verrà effettuato da poche navi, i prezzi della totalità delle merci nell'isola e sui mercati continentali non ne verranno influenzati e tutto si risolverà nel far realizzare guadagni spropositati a pochi operatori ». Bel risultato della politica delle infrastrutture nel settore dei trasporti !

Poiché questo è uno degli aspetti più gravi ed anche dei più sporchi, vorrei sapere quali misure il Ministero dei trasporti intenda adottare per far cessare questa vergogna, che le navi traghetto lavorino per produrre sovrapprofitti per pochi, trasformando la riduzione dei costi in rendita speculativa.

Terza conseguenza è la crisi acuta di alcune piccole e medie imprese, la cui attività è interrotta, o per il mancato arrivo di materiali, o per difficoltà di spedizione del prodotto (difficoltà aggravata dal fatto che il naviglio libero ha in gran parte abbandonato l'attività in Sardegna, non potendo sostenere la concorrenza con le navi traghetto). Come se questo non bastasse, a turno le due navi traghetto vanno in cantiere per lunghi periodi, fino a novanta giorni all'anno, mentre il servizio è espletato da una sola nave. Da qui il coro di proteste, denunce, articoli, ordini del giorno indignati, di cui darò adesso solo una breve rassegna.

Ecco alcuni ritagli di giornale: « Le navi traghetto sempre più insufficienti - Cinque carri ferroviari carichi di materiale per l'impianto di un'industria, fermi in continente da oltre un mese ...file interminabili di carri ferroviari carichi e vuoti si trovano in quarantena da vario tempo, perché le due navi, la *Tyrsus* e la *Hermaea*, non riescono a smaltirli ». « Pochi i vagoni ferroviari per i car-

ciofi del sassarese: ...su un totale di cinquanta carri destinati giornalmente all'esportazione dei carciofi, solo undici (circa il 20 per cento, assolutamente insufficienti alle necessità locali) sono riservati alla produzione della provincia». « Vibrata protesta della camera di commercio di Nuoro per l'insufficienza dei traghetti e per il disagio in cui si dibattono per tale motivo le iniziative industriali ». « Ostacolata la campagna dei carciofi dall'insufficiente servizio di traghetto: contro i 10 mila carri ferroviari richiesti dagli agricoltori ne sono stati messi a disposizione solo 5.400. Occorrerebbero almeno altre quattro navi traghetto ». « Il problema dei collegamenti marittimi, come risulta dall'esame approfondito eseguito dalla giunta della camera di commercio, è aggravato dal fatto che oltre ad essere insufficienti le due attuali navi traghetto, per 90 giorni all'anno il servizio viene disimpegnato con un solo mezzo. Urge l'integrazione con la nave traghetto *Reggio* ». Leggiamo in un altro articolo che i commercianti di pelli di Thiesi non hanno mezzi per esportare le pelli stesse: « Mentre fino a poco tempo fa partivano dalla stazione di Torralba, della quale essi si servono, quattro o cinque vagoni la settimana, ora, per un provvedimento inspiegabile e insensato, a stento parte un vagone ogni 15 giorni ».

Leggo il titolo di un altro articolo: « Sospende l'attività lo stabilimento sugheriero. Ne è causa la mancanza di carri ferroviari per il trasporto di centinaia di tonnellate di granulato di sughero ». Leggiamo anche che 99 operai di Orani sono stati sospesi dal lavoro in alcune cave perché l'impresa non riusciva a imbarcare il materiale sulle navi traghetto. A Calangianus si teme il licenziamento degli operai sugherieri perché i depositi sono pieni, ma i prodotti non possono essere trasferiti per mancanza di carri.

È un coro interminabile che si leva da ogni parte. Voglio leggersi ancora una comunicazione della presidenza dell'associazione industriali che meglio riassume la situazione: « Si pone sul tappeto un problema che riteniamo non abbia precedenti nella storia economica del nostro paese: quello del forzato arresto dell'attività di aziende industriali, sia operanti in settori merceologici tradizionali (sughero), sia in altri nuovi e suscettibili di ulteriori, positivi sviluppi (tessile, chimico, ecc.), per l'impossibilità di rispettare gli impegni assunti con la clientela, causa il mancato inoltro della merce spedita ».

Questa è la situazione. Di fronte a tale stato di cose abbiamo avuto l'ineffabile rispo-

sta dell'allora ministro Corbellini, secondo la quale tutto va bene e non vi è bisogno di altre navi. Rispondendo infatti ad una interrogazione da noi presentata sull'argomento, egli affermava (come si può leggere nell'allegato alla seduta del 12 dicembre 1963): « L'impegno sulla rotta Civitavecchia-golfo Aranci della nave traghetto *Reggio*, quale unità di riserva, era stato previsto soltanto nel caso che le due unità di linea (*Thyrsus* e *Hermaea*) non fossero state in grado di garantire il programma convenuto. L'utilizzazione sulla rotta citata della *Reggio* non si è resa, quindi, sinora necessaria ».

Onorevoli colleghi, le denunce, le proteste sono valse, sì, a richiamare l'attenzione, ma non a cambiare la situazione. Vi è l'impegno di una nuova nave in allestimento ad Ancona, che sarà pronta per i primi del 1965. Ha qualcosa da dirci il Governo su questo punto? Si parla anche di due navi traghetto che dovrebbero essere costruite con i fondi del piano di rinascita. Ma io non credo che lo Stato italiano abbia il diritto di violare anche in questo senso il disposto della legge sul piano, calcolando sui fondi stanziati per il piano stesso una spesa che deve essere fatta invece con i fondi ordinari dello Stato.

Ne frattempo che cosa si farà? Vi sono elementi dell'attuale situazione che non consentono di attendere. È recente una dichiarazione dell'assessorato regionale all'agricoltura, secondo cui l'esportazione per la stagione in corso dei prodotti agricoli in genere raggiungerà un milione e centomila quintali, mentre dal 1° dicembre 1963 al 31 marzo 1964 si sono avute solo 210 corse con 5.400 carri ferroviari per 540 mila quintali: esattamente la metà. Così, per quanto riguarda gli ortofrutticoli, oggi si può spedire solo 3.500 quintali di ortaggi al giorno: è una quantità irrilevante, se si pensa che un solo ettaro coltivato a ortaggi dà il carico per due carri frigoriferi. Su ogni nave ve ne sono tre: quindi basta un ettaro e mezzo per saturare le possibilità di trasporto in carri frigoriferi. Ora, se nel 1965 vi sarà necessità di trasportare 44 mila carri, occorre fin da oggi provvedere affinché si possa disporre per allora, non di sei, ma di un numero molto maggiore di navi traghetto. Il Governo non può aspettare per questo il momento in cui apparirà evidente che tre o quattro o cinque navi sono insufficienti.

Devo aggiungere però che se anche si risolvesse il problema del numero delle navi traghetto, non sarebbe con ciò risolta in tutto la questione dei trasporti in Sardegna. Forse

si può prevedere, anzi, che la piena efficienza del servizio delle navi traghetto farebbe emergere contraddizioni nuove; in ogni caso, farebbe emergere in tutta la sua gravità la debolezza del sistema dei trasporti ferroviari interni dell'isola. Tutti sanno che il servizio di navi traghetto non è un servizio di collegamento fra porti o fra centri abitati, è un servizio di collegamento fra binari, rotaie, reti ferroviarie; in questo caso, è il collegamento tra una rete ferroviaria nazionale moderna, sviluppata, progredita, razionale, piena di difetti, ma a livello europeo, mondiale, e una rete sarda che è rimasta ai tempi del lord Piercy, il quale aveva avuto la buona idea di progettare il tracciato della ferrovia servendosi dei criteri stradali dell'impero romano e facendo in modo che il tracciato, la sua ubicazione, le sue direzioni non avessero alcuna utilità e servissero anzi di ostacolo allo sviluppo economico di una regione moderna. Il contrasto fra queste due reti verrebbe aggravato dall'aumento delle navi traghetto; e quindi si impone subito un riesame, un adeguamento, una modifica di tutto il sistema ferroviario sardo.

Infatti, che cosa avverrebbe se, come tutti noi ci auguriamo (purtroppo però vi è il pericolo che ciò non avvenga, in virtù della politica che la giunta regionale sarda e il Governo centrale hanno fatto in merito all'attuazione del piano di rinascita della Sardegna), il piano di rinascita desse i frutti sperati? La grande rete europea avvierebbe migliaia di vagoni; ma le navi traghetto dove scaricherebbero e dove avvierebbero queste migliaia di vagoni? In una rete ferroviaria come quella sarda, che ha un solo tratto a scartamento normale e quattro reti a scartamento ridotto, isolate l'una dall'altra, non collegate fra loro? Dovremmo moltiplicare i carrellini per far passare con mille acrobazie i vagoni da una rete all'altra, aumentando anche in questo modo il costo del trasporto?

Non più di qualche ora fa è giunta alla Camera una delegazione del consiglio regionale sardo, che ha consegnato ai diversi gruppi un ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio stesso, con il quale si chiede per prima cosa ciò che noi chiediamo in questo momento: la statizzazione delle ferrovie in concessione e la unicità dello scartamento. Questa delegazione del consiglio regionale sardo, recando l'ordine del giorno in parola, sollecita la costituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle ferrovie in concessione, la cui direzione, fra l'al-

tro, si comporta, dopo avere avuto tanti soldi dallo Stato, come un piccolo impresario edile sulla soglia del fallimento, che non paga per 10-15 giorni i propri dipendenti.

La prima esigenza è quindi quella di modificare e di adeguare l'attuale rete a scartamento ridotto; in secondo luogo, quella di addivenire alla statizzazione e di impostare nuove linee.

Tra gli enti economici sardi si è raggiunto l'accordo su alcune nuove linee, quali la Oristano-Bosa-Alghero, e sul raddoppio dei binari. Si pensi che durante i lavori del piano di rinascita l'apposita commissione di studio ha parlato di ciò come di cosa già fatta. Oggi, invece, questa prospettiva è stata respinta, perché importerebbe il costo di qualche miliardo. Credo che la Sardegna sia una delle poche regioni d'Europa ad avere una linea ferroviaria lunga centinaia di chilometri, in cui i treni devono aspettare nelle stazioni per decine di minuti che si effettui lo scambio.

Ecco, secondo me, come si può impostare una politica giusta anche nel campo minore delle infrastrutture, che dovrebbe servire positivamente come strumento di impulso. Bisogna avere questa visione: bisogna rendere efficiente il servizio delle navi traghetto e contemporaneamente affrontare il problema della rete ferroviaria, perché solo così il sistema dei trasporti potrà rappresentare uno strumento di impulso e non di ostacolo allo sviluppo economico.

Questo Governo, che si è presentato come Governo della programmazione, ha il dovere di muoversi secondo una visione organica dei problemi; perché anche su questi problemi — e ho concluso — si proverà la sua volontà di mantenere gli impegni assunti al momento della discussione sulla fiducia in Parlamento; anche su questi problemi, se pure di dimensione regionale, si accerterà se questo Governo è capace di governare il nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere all'interpellanza e alle interrogazioni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La risposta che sto per dare all'interpellanza Pirastu segue la traccia degli argomenti enunziati nella sua abbastanza diffusa interpellanza scritta. Credo tuttavia di poter dare anche qualche risposta a taluno degli argomenti nuovi in essa non indicati ed ai quali egli ha fatto cenno or ora nello svolgimento orale.

Il servizio di traghetto svolto dall'azienda delle ferrovie tra Civitavecchia e golfo Aranci

è dimensionato in base alle effettive possibilità offerte dalle due sole unità in servizio. Nonostante che le corse annuali effettuate nel 1963 siano state 1.083 contro le 982 del 1962, nonostante cioè esse siano in misura sensibilmente superiore a quelle originariamente previste (la previsione originaria era di 900 corse annue), non riesce ancora possibile sopperire alle crescenti esigenze del traffico merci da e per la Sardegna.

Questo è un fatto pacifico, obiettivo, che non può essere contestato. Conseguentemente, nell'accettazione dei relativi trasporti, l'azienda ferroviaria si attiene al più assoluto rispetto della graduatoria a tal uopo elaborata su precise indicazioni della regione sarda, la quale assegna la precedenza alle materie prime ed ai prodotti destinati allo sviluppo ed all'industria dell'isola per i trasporti provenienti dal continente ed ai prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento sardi per la destinazione continentale.

A seguito di tali graduatorie proposte dalla regione, nel primo trimestre di quest'anno l'80 per cento dei carri trasportati era stato riservato al trasporto dei carciofi — la cui produzione è stata eccezionalmente abbondante — e di altri prodotti agricoli e zootecnici deperibili (ricotta e carni macellate d'agnello). Per un solo viaggio alla settimana il trasporto era riservato ad altri prodotti vari.

Tale criterio, adottato su indicazione della regione — che, del resto, era ed è da considerare nelle migliori condizioni per interpretare le esigenze dell'economia isolana — può aver ritardato, in qualche occasione, il trasporto dall'isola di altri prodotti, anche industriali. Ma non risulta che ciò abbia provocato danni alle industrie, anche perché in casi di riconosciuta urgenza il trasporto richiesto è stato effettuato.

Altrettanto deve dirsi per le merci trasportate in Sardegna dal continente. I traghetti hanno sempre viaggiato a pieno carico, trasportando le merci indicate nella graduatoria di precedenza, pure concordata con la regione, e riservando la precedenza ai macchinari, semilavorati e materie prime destinati all'industria sarda.

In seguito a successivi accordi intercorsi con la regione sarda e con la camera di commercio di Nuoro, nell'intento di alleviare in qualche modo le difficoltà economiche di quella provincia, viene ora eccezionalmente ammessa al servizio di traghetto una limitata quantità di trasporti a carro di merci che ne sarebbero escluse per effetto della graduatoria, purché si tratti di trasporti diretti a loca-

lità di quella provincia. Le richieste pervenute dalla camera di commercio di Nuoro non hanno mai raggiunto il limite concordato di 15 carri settimanali, mantenendosi sempre notevolmente al di sotto di tale limite. Nel solo periodo che va dal 3 all'8 febbraio sono stati chiesti e concessi 14 carri, ed è stato il massimo delle richieste fatte; nelle successive settimane la media settimanale è stata di 8 carri. Ciò dimostra che nella valutazione delle esigenze della provincia di Nuoro sono state fatte previsioni molto larghe ed eccedenti le effettive necessità attuali.

Le cosiddette giacenze di carri ferroviari nel porto di Civitavecchia normalmente costituiscono le giustificate riserve di carri da traghettare. Infatti la media giornaliera dei carri giacenti a Civitavecchia è stata la seguente nel 1963: in gennaio 70 carri, in febbraio 146 carri, in marzo 97 carri (ripeto, media giornaliera).

L'esperienza ha dimostrato che tale riserva può essere mantenuta per Civitavecchia in misura pari a quella della potenzialità di traghettamento di due giornate, cioè di 60 carri quando è in linea un solo traghetto e di 120 carri nei periodi in cui viaggiano entrambi i traghetti. Tali riserve di carri sono necessarie sia per utilizzare appieno la potenzialità offerta dai traghetti sia per evitare viaggi a vuoto o scarsa utilizzazione delle navi, specie nei casi di eventi straordinari come interruzioni di linea, scioperi od altro.

La sosta media a Civitavecchia di carri in attesa di traghettamento si aggira quindi intorno alle due giornate. Trattasi evidentemente di un valore medio, in quanto è da tener presente che per l'imbarco dei carri esiste quella tale graduatoria di precedenza, regolata e dal modo di spedizione (che può essere accelerata od ordinaria) e dalla natura della merce.

Le interruzioni del servizio dei traghetti, che fatalmente portano a rallentamenti del passaggio delle merci nell'uno e nell'altro senso, sono dovute a ragioni tecniche ed obiettive inevitabili. Ciascuna nave viene sottoposta ad una visita annuale di revisione generale dello scafo e dell'apparato motore, necessaria in relazione alle caratteristiche di grande impegno del servizio. In occasione di tale revisione si eseguono anche i vari controlli e visite prescritti dal Registro navale italiano. In passato le due navi hanno dovuto effettuare soste straordinarie in cantiere per procedere alle prescritte visite di garanzia dello scafo e dei motori alle previste scadenze di sei mesi e di un anno dalla loro entrata in linea.

Per ovviare in qualche modo ai ritardi dovuti alle inevitabili soste dei traghetti, oltre che per andare incontro alle crescenti richieste degli utenti, il Ministero dei trasporti può precisare che i provvedimenti programmati dall'azienda delle ferrovie, nell'intento di migliorare, nei limiti del possibile, il servizio di traghetto, sono essenzialmente i seguenti.

1) Con l'entrata in servizio, prevista per la prossima estate, della nave traghetto *San Francesco di Paola*, destinata ai servizi nello stretto di Messina, sarà possibile sussidiare il servizio tra il continente e la Sardegna — sia pure limitatamente al periodo autunnale di minor traffico con la Sicilia — mediante lo impiego di una delle unità della flotta dello stretto. Ciò consentirebbe un incremento di circa un centinaio di corse rispetto alle mille corse annuali cui sopra si è fatto cenno.

2) Per la primavera del 1965 è prevista l'entrata in linea sulla rotta Civitavecchia-golfo Aranci della terza unità destinata ai servizi con la Sardegna; ciò consentirà di effettuare un programma annuale di 1.650 corse, migliorando sensibilmente la situazione in atto anche per quanto riguarda il traghettamento di automezzi.

3) Gli attuali due traghetti e anche il terzo, che entrerà in servizio nel 1965, non basteranno ovviamente a smaltire il traffico fra l'isola e il continente; ma la regione sarda, com'è noto, ha già programmato la costruzione di altri due traghetti con i fondi della legge n. 588.

Non viene ravvisata, per ora, l'opportunità di ricorrere al noleggio di una nave traghetto in quanto, a prescindere dalle difficoltà di vario genere da superare, anche giuridiche, tale soluzione potrebbe consentire una limitata integrazione dell'attuale servizio di traghettamento di automezzi, mentre nessun beneficio pratico deriverebbe al traghettamento dei carri ferroviari, settore nel quale, al contrario, la situazione appare meno soddisfacente.

Per quanto riguarda in particolare la relazione Genova-Porto Torres (e con ciò rispondendo anche all'interrogazione dell'onorevole Mario Berlinguer) si deve far presente che la eventuale istituzione di un servizio di traghetto ferroviario non sarebbe obiettivamente giustificata, dato che essa non raggiungerebbe neppure lo scopo di un effettivo acceleramento, rispetto alla situazione in atto, dei trasporti fra la Sardegna e l'Italia settentrionale (e viceversa), data la notevole distanza esistente fra i punti terminali di Genova e di Porto Torres e i conseguenti notevoli maggiori tem-

pi di traversata, in confronto alla rotta Civitavecchia-golfo Aranci.

Da un lato, quindi, gli utenti non conseguirebbero apprezzabili benefici ai fini di un acceleramento dei trasporti; dall'altro l'erario dovrebbe affrontare notevolissime spese per l'acquisto di nuove navi e per la realizzazione di impianti appositi nei due terminali di Genova e di Porto Torres, a parte i rilevanti costi di esercizio connessi con la non razionale duplicazione dei servizi di navigazione. Tutto ciò a prescindere dalla circostanza che, come è noto, i servizi ferroviari di traghetto richiedono, di per sé, oneri di esercizio ingenti.

E poiché l'onorevole Berlinguer si è preoccupato anche della situazione del porto di Porto Torres, ho qui elementi forniti in proposito dal Ministero dei lavori pubblici competente in materia, elementi che ho avuto l'incarico di riferire.

Quanto al potenziamento del porto di Porto Torres al fine di adeguarlo alle presenti accresciute esigenze e a quelle prevedibili per il futuro, sono in fase di ultimazione la costruzione di una banchina ad alto fondale nel bacino di levante per l'attracco di navi di medio e grande tonnellaggio, il prolungamento del molo di ponente per assicurare la necessaria tranquillità ai bacini interni, e la costruzione degli accessi definitivi, stradale e ferroviario, alla banchina ad alto fondale (primo lotto) per un importo di un miliardo 200 milioni di lire. È inoltre in fase di completamento la costruzione della nuova sede della capitaneria di porto, in luogo di quella già esistente, ormai non più adeguata alle attuali esigenze del servizio e da demolire per far luogo alla sistemazione degli accessi ferroviari.

La Cassa per il mezzogiorno ha provveduto a stanziare, per il potenziamento del porto in parola, in applicazione dell'articolo 9 della legge n. 1462 del 1962, la somma di lire un miliardo e 900 milioni per l'esecuzione delle seguenti opere: 1) accessi alla banchina ad alto fondale (secondo lotto), lire 460 milioni; 2) prolungamento del molo ponente per altri 180 metri lineari per il completamento del secondo braccio, lire 325 milioni; 3) arredamento meccanico della banchina ad alto fondale: a) ponti trasbordatori n. 2, lire 225 milioni; b) gru a 40 tonnellate n. 1, lire 105 milioni; c) linea alimentazione, lire 10 milioni; 4) arredamento della banchina sud-ovest del porto interno con due gru da 3 tonnellate, lire 110 milioni; 5) sistemazione piazzali e arredamento ferroviario della banchina ad alto fondale, lire 88 milioni; 6) co-

struzione di due capannoni doganali, lire 79 milioni; 7) prolungamento della banchina lato esterno pontile Faro, lire 30 milioni; 8) pavimentazione della banchina sud-ovest del porto interno, lire 26 milioni e mezzo; 9) escavazione dell'avamposto, primo lotto, lire 500 milioni.

Di tali opere, i cui progetti sono stati già approvati dalla Cassa per il mezzogiorno, in base ai pareri favorevoli del Consiglio superiore dei lavori pubblici, parte è stata appaltata e parte è in corso di appalto.

Inoltre la regione sarda ha previsto per il porto in parola, nel programma di attuazione della prima fase biennale del piano di rinascita economica e sociale della Sardegna, la spesa di lire 410 milioni, per l'attuazione delle seguenti opere: 1) rialzamento e rafforzamento del muro paraonde a protezione della banchina ad alto fondale, lire 150 milioni; 2) costruzione delle opere di fondazione per le linee di corsa della gru da 40 tonnellate e dei ponti trasbordatori sulla banchina ad alto fondale, lire 72 milioni; 3) illuminazione della banchina ad alto fondale e degli accessi definitivi e costruzione delle cabine e delle linee di alimentazione delle gru e dei ponti trasbordatori, lire 190 milioni. I progetti relativi a tali opere sono stati già redatti dal Ministero dei lavori pubblici e, dopo l'esame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, saranno inviati alla regione sarda per i provvedimenti di appalto.

Da quanto detto emerge chiaramente che le crescenti esigenze del traffico marittimo tra la Sardegna e il continente, a mezzo sia delle navi traghetto delle ferrovie dello Stato sia delle navi di linea, sono tenute particolarmente presenti sotto tutti i riguardi.

Vorrei aggiungere alcune osservazioni in merito a taluni rilievi fatti dall'onorevole Pirastu nello svolgimento della sua interpellanza. Egli ha accennato vagamente ad una forma di monopolio e di speculazione che sarebbe stata o verrebbe esercitata da spedizionieri.

PIRASTU. Non sono soltanto io ad affermarlo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Poiché avevo letto anch'io rilievi del genere sulla stampa, ho chiesto notizie su questo punto, ma mi è stato risposto che nessuna denuncia precisa era stata portata a conoscenza degli uffici e quindi non si era potuto adottare alcun provvedimento. È stato d'altra parte precisato che, quando le spedizioni vengono fatte su carri chiusi, diventa materialmente e pra-

ticamente difficile poter aprire i trenta carri caricati su ogni traghetto per accertare quale sia il genere di merci in essi contenuto. Esistono comunque gravi sanzioni tariffarie e disciplinari che vengono regolarmente applicate ogni volta che siano scoperte frodi di tal genere.

L'onorevole Pirastu ha accennato a speculatori che impedirebbero di trasferire sui consumatori i vantaggi realizzati con la tariffa ferroviaria praticata sui traghetti. Questo rilievo ha, purtroppo una portata molto più vasta e generale. Con l'entrata in servizio dei traghetti si è in sostanza verificato che i commercianti, gli industriali o comunque gli operatori i quali riescano a far trasportare le loro merci sui traghetti realizzano notevolissime economie rispetto ai costi dei trasporti cumulativi tra treno e navi di linea; tali benefici non vengono però mai travasati nel settore dei consumi. Non si tratta tuttavia di illeciti, ma di forme di profitto che non si vede come possano essere evitate e che speriamo possano essere almeno colpite attraverso l'accertamento fiscale.

In risposta a taluni altri rilievi fatti dall'onorevole Pirastu sull'efficienza dei traghetti, devo rilevare che il pubblico e forse lo stesso interpellante non si sono chiaramente resi conto che l'intero traffico tra l'isola e il continente non potrà mai essere smaltito totalmente dal servizio dei traghetti. I due traghetti attualmente trasportano al massimo, in media, 10-12 tonnellate di merci a carro, quindi circa 350 tonnellate di merci per viaggio, che, moltiplicate per il numero dei viaggi effettuati nell'anno, cioè 1083, danno un totale di 350-400 mila tonnellate. Ora, grazie a Dio, le merci che costituiscono l'interscambio tra l'isola e la penisola sono certamente superiori ai 3 milioni di tonnellate. È necessario che ci si renda conto che esiste anche una marina mercantile, di linea e libera, della quale ognuno può servirsi.

Se i trasporti effettuati attraverso la marina libera o quella di linea vengono a costare più di quanto costino coi traghetti, la responsabilità non è delle ferrovie. D'altra parte non sono queste che devono risolvere per intero il problema. Il servizio traghetto procura alle ferrovie un *deficit* di circa 800 milioni l'anno; quindi esse già danno un notevolissimo apporto all'economia sarda con sacrifici del loro bilancio.

Non si può, perciò, pretendere che tutte le merci che viaggiano dalla Sardegna al continente debbano essere smaltite dal servizio traghetti. Uno di questi entrerà in linea l'an-

no venturo e altri due dovrebbero essere impostati e finanziati dalla regione con i fondi della legge n. 588. Sono convinto che la stessa regione, per la quale l'onorevole Pirastu ha rivendicato certi provvedimenti, considererà questa spesa con carattere di assoluta priorità rispetto alle altre e come spesa aggiuntiva a quelle normali. Se vogliamo accelerare e stimolare di più e meglio l'economia sarda, occorre smaltire il maggiore possibile traffico di merci con i mezzi marittimi comuni oltre che con i mezzi ferroviari.

In talune delle informazioni date dall'onorevole Pirastu vi è l'eco di corrispondenze che volta per volta dalle varie città della Sardegna sono state inviate agli organi di stampa; ebbene, devo dire obiettivamente che quelle notizie erano assolutamente errate. Può essere accaduto che qualcuno che voleva trasportare, per esempio, qualche vagone di talco o di altro prodotto industriale non abbia avuto immediatamente i carri ferroviari richiesti; ma successivamente e quasi subito li ha avuti. Non penso che quelle industrie abbiano cessato di funzionare solo perché quei carri non sono stati forniti per trasportare prodotti che in precedenza erano stati trasportati forse con motovelieri o con altri mezzi marittimi.

Quanto al numero dei carri denunciati come giacenti nel parco ferroviario di Civitavecchia, non ho che rifarmi alle cifre che poco fa ho enunciato. Quei carri sono una riserva che le ferrovie devono tenere per impedire che i traghetti possano viaggiare, non dico a vuoto, ma non completamente carichi. Per ridurre al minimo il *deficit* di esercizio di quei traghetti è assolutamente necessario che le ferrovie li facciano viaggiare a pieno carico, utilizzandone al massimo le possibilità.

Le ferrovie hanno fatto tutto quello che era umanamente possibile al fine di far fronte ad impegni precisi. Teniamo presente che vi sono soltanto due traghetti, i quali viaggiano, ripeto, a pieno carico, tutti i giorni con trenta carri ferroviari e un numero di automezzi che varia giorno per giorno.

Del resto, le ultime statistiche che sono in grado di fornire alla Camera stanno a dimostrare come da un anno all'altro i traghetti abbiano veramente migliorato per la loro funzionalità. Infatti, il numero dei carri trasportati, che nel 1962 è stato di 30.041, nel 1963 è salito a 32.237, con un aumento del 7,50 per cento; gli autocarri, che nel 1962 erano stati 2.211, nel 1963 sono passati a 5.578, con un aumento del 152 per cento; gli

autotreni restano in numero esiguo, perché, purtroppo, se si dovesse procedere al loro trasporto bisognerebbe rinunciare al trasporto dei carri ferroviari; i viaggiatori, che nel 1962, erano stati 50.226, nel 1963 sono passati a 82.200, con un aumento del 63 per cento. Quindi un evidente miglioramento del traffico vi è stato; perciò ritengo che il Ministero dei trasporti possa con tranquilla coscienza affermare di avere adempiuto interamente gli obblighi che gli derivano per il servizio pubblico cui è preposto, entro i limiti che gli sono offerti dalle possibilità materiali, cioè dalla limitatezza dei mezzi di cui dispone.

MARRAS. Chiedo di replicare io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARRAS. Mi sia consentito innanzi tutto esprimere stupore, prima che insoddisfazione, per la risposta del sottosegretario.

Ho avuto qualche mese fa il piacere di ascoltare l'onorevole Mannironi, quando non era ancora sottosegretario dell'attuale Governo, intervenire nella Commissione trasporti; e francamente rimasi bene impressionato dal vigore con cui egli pose il problema dei trasporti da e per la Sardegna, in particolare attraverso le navi traghetti. Oggi invece l'onorevole Mannironi, diventato sottosegretario, tende a stemperare tutta la situazione, a dipingerla in chiaroscuro, quasi a contestare quel senso di gravità e di drammaticità che aveva messo altra volta in evidenza.

A sentire la sua risposta, sembrerebbe che le difficoltà maggiori del servizio traghetti debbano imputarsi, non all'insufficienza del servizio medesimo, ma alla graduatoria delle merci che la regione propone al Ministero e che quest'ultimo accetta. Ma il fatto che si deve formare una graduatoria delle merci è il sintomo più chiaro, più specifico che il trasporto è insufficiente; altrimenti non sarebbe stata necessaria una graduatoria né una così severa applicazione della stessa.

L'onorevole sottosegretario esclude perfino quelle soluzioni transitorie (in attesa di una soluzione definitiva) che noi indichiamo, come quella del noleggio di una nave. A questo proposito si è accennato anche a difficoltà di carattere giuridico; ma si dimentica che la Tirrenia — società sovvenzionata dallo Stato — risolse attraverso il noleggio della motonave *Appia*, in occasione di alcune festività, il potenziamento del servizio con l'Italia del nord.

A sentire la sua risposta, onorevole Mannironi, sembra che non esistano le difficoltà cui si è riferito l'onorevole Pirastu. Eppure

proprio nella provincia di Nuoro si verificano cose di questo genere. Ho sott'occhio un articolo del presidente dell'associazione dei giornalisti sardi — probabilmente il giornalista più preparato e informato che abbiamo in Sardegna — il quale scrive: « Ad Oristano 99 operai sono stati sospesi dal lavoro nelle cave di talco perché l'impresa non riesce a fare imbarcare il materiale sulle navi traghetto ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vi saranno state altre ragioni. Talvolta, i traghetti sono diventati un pretesto molto comodo per certi utenti e industriali.

MARRAS. È evidente che ricercando altre spiegazioni noi copriamo la ragione di fondo, e cioè l'insufficienza dei servizi. Riteniamo che questa affermazione di principio non possa non essere condivisa da quanti in Sardegna conoscono la situazione del servizio. Se così non fosse, può venire il dubbio che nel mese di gennaio, quando il nuovo traghetto destinato alla Sardegna dovrebbe entrare in servizio, qualcuno (come è accaduto nei confronti del traghetto *Reggio*, impostato e costruito dalla Cassa per il mezzogiorno per potenziare il servizio tra la Sardegna e il continente) venga a sostenere che il traghetto deve essere invece assegnato ai servizi di collegamento della Sicilia.

In effetti, onorevole sottosegretario, non possiamo che riconfermare, dopo la sua risposta, le nostre argomentazioni iniziali. Vi è un diffuso disagio in Sardegna per il funzionamento di questo servizio e per l'insufficienza della rete ferroviaria ad esso collegata; ed è una fortuna che nella stessa amministrazione pubblica il servizio dei traghetti e la rete ferroviaria trovino un'unica competenza.

Ella ha annunciato, e noi ne prendiamo atto, che in primavera potremo disporre in modo permanente di un nuovo traghetto, e ci dà, inoltre, assicurazione che un altro traghetto, mi pare il *San Francesco di Paola*, destinato al potenziamento del traffico fra Messina e Reggio Calabria, potrà periodicamente essere spostato sulle linee di collegamento fra la Sardegna e il continente. Ripeto, noi prendiamo atto di questa comunicazione; ma pur concordando con lei che il servizio traghetti non può esaurire tutto il traffico tra la Sardegna e il continente (non possiamo, per esempio, pensare che i minerali della Ferromin vengano trasportati solo attraverso i traghetti), sta di fatto che nelle prospettive di rapido incremento di questo servizio, con-

fermate dalle cifre da lei portate, manca assolutamente un programma. E questo è l'eterno problema della Sardegna! Si imposta una nave per il collegamento marittimo quando ormai vi è già la paralisi della linea e dopo che si è constatato lo sviluppo del servizio.

L'onorevole sottosegretario per la marina mercantile ha almeno messo allo studio un programma? Siamo in grado entro 12 anni, cioè entro l'arco di tempo in cui il piano di rinascita della Sardegna dovrà realizzarsi, di prevedere quale sarà il tasso di incremento di questi servizi? Siamo in grado di programmare una soluzione del problema, tenendo presenti le esigenze, lo sviluppo e gli obiettivi che si propone di raggiungere il piano di rinascita? Questi sono i problemi che noi abbiamo inteso sollevare con la nostra interpellanza.

Ella, onorevole sottosegretario, ci assicura esclusivamente un traghetto, e non ci annuncia l'impostazione per il futuro di altri; ci dice solo che per il piano di rinascita della Sardegna dovrebbe essere prevista la costruzione di altri due traghetti da parte della regione sarda.

Abbiamo già dimostrato di essere estremamente sensibili a questi problemi; ma siamo anche qui per dirle che ci opporremo in tutte le sedi a che con i fondi del piano di rinascita si costruiscano i traghetti. I traghetti devono essere costruiti dalle ferrovie dello Stato, altrimenti noi, in questo modo, facciamo saltare uno dei principi fondamentali del piano, che è il principio dell'aggiuntività, mentre si tratta di affermare il principio del coordinamento.

Vi è un'isola che ha un suo piano e un suo programma. Si tratta del primo esperimento di programmazione regionale che vi sia in Italia. L'amministrazione dello Stato, compresa quella dei trasporti, ha il dovere di adeguare agli obiettivi di questo piano i suoi interventi nell'isola. Il Governo dispone di 1.500 miliardi per il piano straordinario di potenziamento della rete ferroviaria italiana. In questo quadro il potenziamento del servizio di traghetto deve trovare il suo collocamento.

Pertanto, sulla base di queste considerazioni, esprimo l'insoddisfazione del collega Pirastu e mia per le risposte date dal Governo su questo problema di estrema attualità e di estremo interesse per la Sardegna.

PRESIDENTE. L'onorevole Mario Berlinguer ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BERLINGUER MARIO. Mi associo alle critiche dei colleghi Pirastu e Marras. Vor-

rei aggiungere che in fondo mi pare di buon auspicio che vengano qui a rispondere alle nostre interrogazioni due sottosegretari sardi. Penso che il primo loro compito dovrebbe essere quello di avvicinare i loro ministri e i presidenti delle commissioni a cui fanno capo per spiegare che la Sardegna... è un'isola, cosa che quei signori non hanno mai capito o non hanno mai voluto capire.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ora ella li vuole offendere troppo!

BERLINGUER MARIO. Non voglio offendere nessuno, voglio soltanto scherzare; ma nello scherzo vi è un po' di verità. Per lo meno, questi signori hanno dimostrato di non capire che la Sardegna è in condizioni eccezionali; tanto eccezionali che tutti noi (riprendo un argomento svolto dall'onorevole Marras) siamo impressionati dall'accento ad utilizzare per le navi traghetto i fondi del piano di rinascita della Sardegna, dimenticando che questi fondi sono di carattere assolutamente straordinario ed aggiuntivo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questa è appunto un'aggiunta.

BERLINGUER MARIO. Speriamo dunque che gli onorevoli sottosegretari nostri conterranei avranno della buona volontà. Bisogna riconoscere però che le navi traghetto sono insufficienti. Certe statistiche riferite qui dall'onorevole Mannironi sembrerebbero dover portare ad una conclusione: non vi è bisogno di rendere più numerose le navi traghetto né di istituire nuove linee. Ora, non è così. Da molti, moltissimi anni, da quando facevo parte del Senato, ripetutamente, e poi alla Camera dei deputati con l'onorevole Polano, abbiamo denunciato la mancanza assoluta di prospettive dei governi nei riguardi della Sardegna, la mancanza di una visione dello sviluppo della nostra isola, che oggi si rivela maggiore e più intenso nel quadro dell'attuazione del piano di rinascita.

L'onorevole sottosegretario Mannironi ha affermato che non è stata constatata alcuna irregolarità o discriminazione per l'assegnazione dei carri merci. Lo domandi ai capitazione, ai ferrovieri, che sanno ciò che è contenuto nei carri o almeno dovrebbero saperlo. È assurdo che si ignori quale sia il carico; qualche accertamento, qualche inchiesta si dovrà pur fare, perché altrimenti potrebbero trasportarsi esplosivi pericolosi o merci di contrabbando. La verità è che si ricorre a trucchi e si favoriscono i commercianti più ricchi. E le proteste piovono da ogni

parte; l'onorevole Mannironi sa che anche le camere di commercio hanno protestato, compresa quella della sua Nuoro.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Hanno protestato a torto.

BERLINGUER MARIO. Le camere di commercio di Sassari e Nuoro non sono in mano di ignoranti o di ribelli, né di chi vuole protestare contro il Governo; si tratta di esercitare un severo controllo ed una rigorosa repressione degli abusi.

Ma l'onorevole sottosegretario ha allora ricorso ad un singolare espediente polemico affermando che il fatto che le merci viaggino sulle navi traghetto e quindi con un costo di trasporto minore, non si risolve in un vantaggio per i consumatori. La conseguenza logica di questa considerazione dovrebbe essere una sola: è inutile servirsi della nave-traghetto per il trasporto delle merci, poiché non v'è alcun vantaggio per i consumatori; dunque si sopprimano le navi traghetto. E l'onorevole Mannironi soggiunge il consiglio ai sardi di affidarsi alle navi mercantili per il trasporto delle merci. Con tutto ciò si riconosce almeno che esiste un continuo aumento di richieste per le navi traghetto; occorre dunque ampliare il servizio delle navi traghetto; per quanto riguarda la marina mercantile sarà il sottosegretario Pintus, a rispondere alla mia seconda interrogazione; e non vorrei che mi dicesse: le navi sono insufficienti, si ricorra alle navi traghetto!

La verità è che le navi traghetto non sono in numero sufficiente. Bisogna dare atto serenamente ed onestamente all'onorevole Mannironi di quanto ha detto in ordine al programma di nuove costruzioni. Ma noi siamo decisamente ostili alla prospettiva che l'esecuzione di questo programma sia posta a carico del piano di rinascita per la Sardegna!

Può sorgere qualche difficoltà per gli approdi di navi traghetto in altri porti dell'isola? Il porto di Torres va sistemandosi e adattandosi: ma il porto di Cagliari è già bene attrezzato e in esso potrebbero fare scalo nuovi traghetti.

Occorre l'immediata istituzione di una terza corsa nel tratto da Olbia a Civitavecchia e di una linea da Olbia a Genova. E dovrà anche esser presa in considerazione l'eventualità di uno scalo anche a Cagliari.

Ed ora, se l'onorevole Presidente me lo consente, vorrei approfittare della presenza dell'onorevole Mannironi, nella sua qualità di sottosegretario per i trasporti e l'aviazione civile, per accennare alle carenze che si ri-

scontrano in tutti i trasporti che interessano la Sardegna.

Vorrei accennare al problema delle linee aeree. Da molti anni ci battiamo per avere l'aeroporto di Venafiorita e un più ampio aeroporto a Fertilia, come fanno fede le numerose interrogazioni recanti le firme dei deputati sardi di tutti i gruppi, fra cui anche quella del sottosegretario onorevole Pintus. In particolare, abbiamo ripetutamente chiesto la modificazione degli orari della linea aerea Fertilia-Fiumicino.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sarà fatto.

BERLINGUER MARIO. Lo so, ma soltanto durante la stagione turistica.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per ora è possibile farlo soltanto in via sperimentale.

BERLINGUER MARIO. Si è detto, infatti, che non può rendersi stabile quella linea perché il numero dei passeggeri nel tratto che è disciplinato dagli orari attuali è esiguo. Lo credo bene! Pochi viaggiatori hanno interesse a servirsene, perché sarebbero costretti a spezzare la giornata e a trattenersi lontani dalla loro sede per due o tre giorni.

Ed un ultimo problema vorrei brevemente trattare: quello delle ferrovie sovvenzionate in Sardegna. Quante volte abbiamo parlato di questi problemi, il collega Polano particolarmente ed io, quante volte abbiamo denunciato che la Sardegna è la regione che ha una percentuale di linee sovvenzionate di gran lunga superiore a quella di ogni altra regione! Che cosa si vuole, che anche in Sardegna accada una catastrofe come in Calabria?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per carità!

BERLINGUER MARIO. Speriamo di no, ma incidenti gravi e allarmanti si sono già verificati e lo devono sapere i nostri rappresentanti al Governo; occorre arrivare finalmente alla statizzazione. Oggi gli scioperi sono quotidiani perché le aziende private non pagano se non vi è una serie di formalità e senza mai anticipare i salari se il Ministero del tesoro ritarda le sovvenzioni. Nei giorni scorsi il consiglio regionale si è pronunciato unanime per la statizzazione. Rifletta e provveda il Governo.

Concludendo, mi dispiace non potermi dire soddisfatto. Ma voglio aggiungere che, data la presenza al Governo di due sottosegretari sardi, ho la speranza che essi riusciranno finalmente a fare qualcosa di nuovo per la nostra isola.

PRESIDENTE. L'onorevole Maria Cocco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

COCCO MARIA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario per la dovizia dei dati che ha portato a sostegno della sua risposta, per cui, senza dovergli dire che mi dichiaro soddisfatta, mi preme fargli rilevare i motivi di fondo che hanno spinto anche me ad intervenire con una interrogazione.

È vero che il servizio traghetto non è quello che deve esaurire le attività dei sardi. L'onorevole sottosegretario ha rilevato che il generale miglioramento del tenore di vita porta gli italiani ad avvertire maggior copia di bisogni. Ma questo, se spiega psicologicamente l'insistenza delle richieste dei sardi, tuttavia ci consente anche di rilevare che da parte delle ferrovie dello Stato non vi è stata molta solerzia perché il servizio rispondesse alle attese; così che parecchi problemi rimangono ancora da risolvere.

Per questo, apprezzando, ripeto ancora, la volenterosità del Ministero, debbo ricordare l'urgenza della costruzione di quella terza nave (cui sono stati dedicati i fondi della Cassa per il mezzogiorno destinati alla Sardegna) che dovrà particolarmente supplire alle esigenze del traffico nei periodi di sosta in bacino delle altre. Onorevole sottosegretario, ella mi confermerà che per molte settimane, qualche volta per mesi, e non sempre solo in periodo autunnale, cioè di relativa stasi dei traffici, ci siamo ridotti ad avere sulla linea golfo Aranci-Civitavecchia un solo traghetto (ella infatti ha fatto riferimento alla media dei carri che attendono il traghettamento a Civitavecchia: 60 quando è in linea un solo traghetto e 120 quando viaggiano entrambi). Questo delude effettivamente nella sostanza le attese dei sardi, anche in rapporto alle disponibilità di finanziamenti che lo Stato ha destinato alla nostra isola.

Però è anche vero — e mi dispiace che i colleghi di altri gruppi che mi hanno preceduto non siano d'accordo — che sta a noi difendere il carattere aggiuntivo della spendita dei 14 miliardi per il settore dei trasporti e per l'eventuale impostazione di una ulteriore coppia di navi traghetto, perché la grave strozzatura esistente nel settore dei trasporti reca un danno immenso a tutta la nostra economia. Lo Stato, impostando il suo normale piano di intervento per il miglioramento dei trasporti, ha previsto l'entrata in servizio di una quarta nave traghetto, a prescindere dal potenziamento del servizio attuale con la terza nave che dalla primavera dell'anno prossimo dovrebbe entrare normalmente in atti-

vità. Ma se noi sardi ad un certo momento esigiamo che nel piano di rinascita sia prevista e finanziata la costruzione di un'ulteriore coppia di navi traghetto, non mi sembra che commettiamo un peccato grave. Ripeto: sta a noi, in particolare sta agli amici e rappresentanti dei sardi al Governo, difendere il carattere aggiuntivo di queste spese. Ritengo tuttavia che se noi sardi dovessimo nel Parlamento nazionale contestare la legittimità delle decisioni che il consiglio regionale ha preso e che il Comitato dei ministri ha sancito, andremmo al di là della nostra responsabilità e della nostra competenza.

Inoltre, ribadendo il mio ringraziamento all'onorevole sottosegretario per l'ampiezza della sua risposta, desidero chiedergli che, proprio in vista del potenziamento del servizio attraverso l'integrazione con la terza nave e successivamente, l'anno prossimo, con la quarta nave, quando questa sarà entrata in linea, sia studiato tempestivamente il potenziamento della rete sarda, in considerazione anche del fatto che non poco del traffico di merci sulle navi traghetto proviene dalla provincia di Cagliari. Auspico al tempo stesso che sia studiata la possibilità di effettuare il trasporto dei carri merci di notte, cosa che attualmente non avviene sulla rete sarda. Prego l'onorevole sottosegretario di fare effettuare uno studio comparato dei costi per il trasporto su rotaia per il tratto Cagliari-golfo Aranci e per il trasporto su traghetto tra Cagliari e un altro eventuale porto del continente, facendo però il raffronto in termini economici. Chiedo questo perché ritengo che non poche merci potrebbero essere più agevolmente e più rapidamente inoltrate evitando questi ritardi derivanti dal doppio sistema di trasporto su terra e poi su traghetto, per quanto sempre su rotaia, dato che l'imbarco immediato consentirebbe anche un recupero di ore. Del resto mi risulta che esistono navi traghetto con una velocità media oraria superiore a quella delle navi traghetto attualmente in servizio per la Sardegna. Su questo punto in particolare richiamo l'attenzione del rappresentante del Governo perché si tenga conto di tale esigenza nell'impostazione dei nuovi traghetti. Secondo l'adagio tradizionale, risparmiare tempo significa pur sempre risparmiare denaro.

L'onorevole Mario Berlinguer poco fa ha accennato ad una scarsezza di prospettive. Onorevole collega, quando varammo in Commissione la legge n. 588, ella ricorderà che io proposi una modifica ad uno degli ultimi articoli, dove si parlava proprio di trasporti.

Mentre nel testo proposto dal Governo si parlava di autotrasporto, io domandai, basandomi sull'esigenza di proiettarci in ordine all'applicazione della n. 588 nel decennio che sarebbe seguito, che si tenesse conto anche dei trasporti aerei.

Per quanto attiene alle primizie, di cui mi sono interessata in particolare, e alle merci deperibili, tralascio ora tutte le considerazioni sulla gradualità di imbarco di dette merci, ricordando per altro che nella elencazione di esse è voluta intervenire anche la regione; ma solo quattro qualità sulle dodici voci elencate, per quanto mi risulta, hanno ottenuto questo riconoscimento di priorità. Ora, ritengo che per queste merci deperibili si potrebbe attuare quanto è stato adombrato in sede di formulazione della legge sul piano di rinascita, e ciò sarebbe di grandissima utilità ai fini del superamento delle strozzature.

Mi sia consentito, infine, di spendere una parola per i lavoratori delle ferrovie concesse che sono preoccupati della loro sorte, anche se non mi sembra questa la sede adatta per trattare siffatta questione. Devo però dire che delle preoccupazioni di questi lavoratori ci siamo fatti portavoce altre volte, pensosi di superare le loro difficoltà e di arrivare ad una soluzione. Ritengo però che la considerazione che il Governo vorrà porre anche su questo problema sarà tale quanta l'onorevole Manirone ci consente di sperare per le attese che tutti noi riponiamo nel Governo e in particolare nella sensibilità della sua persona.

#### Si riprende lo svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Mario Berlinguer, al ministro della marina mercantile, « per conoscere se, almeno dopo la clamorosa conferma della insufficienza dei trasporti marittimi per la Sardegna, in occasione delle festività, specialmente gravi per l'arrivo e la partenza degli emigranti, intenda finalmente realizzare un piano organico per adeguare tali trasporti alle imperiose esigenze dell'isola, compresa la sostituzione delle navi *pullman* che, se mai, dovrebbero soltanto utilizzarsi nei periodi di grande affollamento e per le traversate diurne » (482).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere.

PINTUS, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In occasione dell'ultimo Natale i servizi marittimi con la Sardegna sono stati organizzati dal Ministero, di intesa con la società concessionaria, in modo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 APRILE 1964

abbastanza idoneo a far fronte al maggiore traffico di passeggeri verificatosi in tale settore. In occasione di altri natali, di altri feragosti e di altre pasque, le lamentele contenute nell'interrogazione Berlinguer sarebbero state assai più giustificate di quanto non lo siano, invece, rispetto alle ultime festività.

In particolare, per i collegamenti fra Genova e la Sardegna, devo precisare che nel periodo 19 dicembre 1963-10 gennaio 1964 sulla linea 7, cioè sulla Genova-Porto Torres, sono stati effettuati dieci viaggi straordinari con un movimento di 5.294 passeggeri in aggiunta al traffico dei viaggi ordinari.

In complesso, durante questo periodo sono stati trasportati su tale linea 25.480 passeggeri. È stato anche disposto un collegamento straordinario Genova-Olbia e ritorno con la motonave *Appia* che ha effettuato dieci viaggi di andata e ritorno, con un movimento di 4.807 passeggeri.

Noi sappiamo anche, per la rispondenza che i servizi di questa motonave hanno avuto nel pubblico dei viaggiatori, che l'iniziativa si è rivelata quanto mai opportuna e soddisfacente.

Sulla linea 3, cioè sulla Civitavecchia-Olbia, sono stati effettuati otto viaggi straordinari di andata e ritorno, con un movimento di 4.593 passeggeri in aggiunta al traffico dei viaggi ordinari.

Anche durante le vacanze pasquali si è provveduto ad effettuare corse di rinforzo per e dalla Sardegna: precisamente quattro viaggi straordinari di andata e ritorno sulla linea 3, con un movimento di 1.091 passeggeri, mentre sulla linea 7, la Genova-Porto Torres, è stato eseguito un viaggio straordinario di andata il 27 marzo, con 438 passeggeri, ed uno di ritorno il 1° aprile, con 273 passeggeri.

Si può quindi affermare che il complesso dei collegamenti marittimi con la Sardegna, sia durante le festività di fine d'anno sia in occasione di quelle pasquali, ha dato risultati che possono essere considerati soddisfacenti, soprattutto in riferimento alle gravissime difficoltà del passato.

Ci si potrebbe chiedere allora: tutto va bene dunque nel settore dei trasporti marittimi con la Sardegna? È evidente che chi ha criticato da deputato, come ho sempre fatto, lo stato dei trasporti marittimi tra la Sardegna ed il continente, non perché è andato al Governo li può trovare soddisfacenti da un momento all'altro, pur sapendo, come sapeva anche prima, che non è facile risolvere un problema implicante sforzi finanziari note-

voli ed anche termini di tempo sufficientemente ampi.

Infatti, dal giorno in cui si stabilisce di costruire una nave e se ne imposta la costruzione, sino a quando la si arma e la si pone in linea, trascorrono due anni e mezzo o tre anni. Quindi non è possibile operare soluzioni miracolistiche in questo settore. Tuttavia molto si sta facendo.

Attualmente, in considerazione delle crescenti esigenze del traffico marittimo con la Sardegna, l'amministrazione marittima ha messo a punto un concreto progetto per l'ulteriore potenziamento delle linee, in modo da adeguare il servizio stesso ad uno stabile maggiore livello di traffico.

Questo piano è inteso a predisporre e ad approntare le linee per risolvere completamente il problema. Ma bisogna aggiungere che non soltanto il Ministero della marina mercantile è competente in questa materia; le società concessionarie, infatti, fanno capo all'I.R.I., ed anche il Tesoro ha pur da dire qualche cosa in merito. Non affermo ciò, si intende, per chiamare in causa altri ministeri né per difendere quello che ho l'onore di rappresentare; voglio invece dire che il Ministero della marina mercantile, che ha una maggiore sensibilità specifica in questo settore per la natura stessa delle sue funzioni, sta cercando di convincere gli altri organismi sulla necessità di interventi tali da risolvere le questioni che ci interessano.

Non essendo comunque possibile, data la urgenza di ulteriori miglioramenti delle comunicazioni in parola, attendere la messa a punto e la realizzazione di un programma di nuove costruzioni navali, il mio Ministero ha intanto invitato la società Tirrenia ad eseguire sondaggi per il reperimento di una nave traghetto da adibire, immediatamente ed in modo stabile, al collegamento Genova-Olbia, linea già sperimentata con successo durante le ultime festività natalizie.

A tal fine sono stati interessati i ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali perché facciano conoscere il proprio punto di vista ai sensi degli articoli 2 e 7 della legge 2 giugno 1962, n. 600, sul riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale. Tali articoli, come è noto, prevedono il concerto dei suddetti ministeri con l'amministrazione marittima per ogni modifica alle convenzioni vigenti con le società di navigazione di preminente interesse nazionale.

Quanto alle navi *pullman Città di Napoli* e *Città di Nuoro*, conosco anch'io le critiche che si muovono a tali mezzi, che furono per

altro progettati con le migliori intenzioni. Lo scopo era di renderle nel complesso più efficienti, come capacità, rispetto alle unità del tipo *Regione* e del tipo *Arborea*. Difatti le navi *pullman* hanno sistemazioni per 955 passeggeri, con un aumento di 513 posti rispetto al tipo *Regione*, e di 308 posti rispetto al tipo *Arborea*. Una diversa soluzione che, pur volendo conseguire lo stesso risultato (maggiore capacità di trasporto), avesse preteso di assicurare più larghe comodità, avrebbe richiesto navi di maggiori dimensioni, non adatte a manovre nel ristretto e difficile specchio di acqua del porto di Civitavecchia.

D'altra parte, gli spazi sono stati utilizzati al massimo grado per consentire la sistemazione del maggior numero di passeggeri col maggiore conforto possibile. L'obiettivo principale è stato quello di dare il maggior conforto al pubblico meno abbiente, che in precedenza viaggiava — nelle circostanze di affollamento — senza neanche posto a sedere e in condizioni disagiatissime, mentre ora può almeno usufruire di poltrone.

Certamente, ripeto, non è che questo tipo di navi rappresenti l'ideale. La soluzione, che in teoria pareva rispondere alle necessità del servizio, ha suscitato in pratica difficoltà notevoli e non infondate critiche. Posso comunque assicurare l'onorevole interrogante e la Camera che nel programma cui ho accennato, e che è stato approntato dal Ministero della marina mercantile, non si prevede l'ulteriore costruzione di navi di tale tipo. L'orientamento del Ministero è invece favorevole alle navi di tipo traghetto per gomma, che incontra sempre più il favore del pubblico soprattutto nell'ambito della navigazione nel bacino del Mediterraneo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Mario Berlinguer ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**BERLINGUER MARIO.** Signor Presidente, sarò veramente breve e non chiederò al competente ufficio della Camera la data in cui fu presentata l'interrogazione in oggetto. Comunque, anche se quest'interrogazione si riferisse alle feste natalizie ultime non vi è dubbio che anche in quella circostanza vi sono stati degli inconvenienti. Non vi è dubbio!

**PINTUS, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Inferiori però a quelli del passato.

**BERLINGUER MARIO.** Sia pure, inferiori. Ed anche — questo lo ricordo anch'io — vi è stato in qualche porto una specie di arrembaggio dei passeggeri privi di posto per penetrare nella nave già stipata.

Comunque gli inconvenienti esistono, e non si riferiscono soltanto ai periodi festivi, cioè a Natale, a Pasqua e al periodo estivo, ma anche ai periodi in cui tornano gli emigranti, i quali arrivano così in Sardegna spesso con un ritardo di parecchi giorni.

Ma per quanto riguarda le navi *pullman*, mi consenta l'onorevole sottosegretario di dirgli che egli non parlava con l'accento di oggi allorché prendeva la parola da questi banchi; perché quelle navi sono un'ignominia! È una vergogna che soltanto per il percorso marittimo notturno dal continente alla Sardegna e viceversa si adottino queste navi che non esistono in nessun altro percorso notturno in tutta l'Europa. Immaginate le povere donne, i malati, i vecchi, i bambini distesi su quelle poltrone, nei giorni di tempesta, con la prospettiva del mal di mare!

Semmai le navi *pullman* dovrebbero viaggiare di giorno. Ma è indispensabile restituire alla linea di Olbia, che è la più importante della Sardegna, le navi che vi erano in servizio.

E vi è di più. Poiché le navi *pullman* si considerano equiparabili ai treni, le tariffe sono state modificate in peggio e non vi sono posti di prima, seconda e terza classe; vi sono soltanto due classi.

Spero, comunque, che l'onorevole sottosegretario godrà di un prestigio nel suo Ministero, e che qualcosa si farà. Oggi mi pare abbia detto ben poco; ha detto soltanto che si studia per preparare un programma. Finora, purtroppo, si è arrivati soltanto agli appelli del Ministero della marina mercantile ai ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali.

Prendo atto comunque della istituzione di un'altra linea, che però è soltanto temporanea. Ma il numero dei passeggeri è quasi sempre superiore al numero dei posti e bisogna tener conto degli accresciuti bisogni e della necessità di istituire linee nuove fra Porto Torres e Nizza e fra Porto Torres e Piombino. La linea Olbia-Genova dovrebbe essere quotidiana o per lo meno più frequente.

Concludo dichiarandomi soltanto parzialmente soddisfatto. Credo che lo sarò del tutto quando sentirò ancora dall'onorevole Mannironi quello che egli disse dinanzi alla Commissione trasporti quando non era sottosegretario e quando sentirò dall'onorevole Pintus confermare quello che disse da questi banchi quando non era sottosegretario per la marina mercantile. È un auspicio che rivolgo a me, a noi tutti e anche a voi, signori del Governo.

**PRESIDENTE.** Poiché i firmatari non sono presenti, alle seguenti interrogazioni sarà data risposta scritta:

Ripamonti, al ministro del lavoro e della previdenza sociale, « per conoscere i motivi che non hanno fin qui consentito di emanare i bandi di prenotazione per il primo programma triennale, di cui alla legge del 14 febbraio 1963, n. 60, in considerazione del fatto che l'esecuzione delle costruzioni può essere effettuata solo dopo l'approvazione delle graduatorie definitive dei prenotatari per il primo e secondo settore. Per sapere, ancora, se il ministro sia a conoscenza che una delle motivazioni addotte a giustificazione del ritardo, riguarderebbe l'obbligatorietà di utilizzo di aree comprese nei piani previsti dalla legge 18 aprile 1962, n. 167; giustificazione che non ha alcun fondamento perché i tempi tecnici occorrenti per la definizione delle graduatorie, sono tali da consentire, nel frattempo, ai comuni interessati di ottemperare alle disposizioni previste dalla sopracitata legge n. 167 » (620);

Lenti, Sulotto, Spagnoli e Bo, al ministro del lavoro e della previdenza sociale, « per sapere se e quali iniziative intenda prendere nei confronti della ditta « Atlasolai » di Pontestura (Alessandria) che ha licenziato l'operaio De Luca Domenico per avere egli, nella funzione di membro della commissione interna, denunciato l'accordo stipulato tra le parti, essendo la ditta inadempiente alle norme del contratto stesso e alle leggi sui versamenti contributivi. Il chiaro carattere di rapsaglia che presenta il caso in oggetto spinge gli interroganti a chiedere un pronto intervento del ministro » (731);

Angelino, al ministro del lavoro e della previdenza sociale, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare a carico della ditta « Atlasolai » di Pontestura (Alessandria) che ha licenziato l'operaio De Luca Domenico perché, nella sua qualità di membro di commissione interna, aveva denunciato l'accordo stipulato fra le parti in quanto la ditta si sottrae al rispetto del contratto stipulato e alle norme di legge in materia di contributi assicurativi » (746).

Segue l'interrogazione dell'onorevole Abenante, al ministro dell'industria e del commercio, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per porre fine al perpetuarsi alla direzione dell'« Enel » di Napoli di metodi e sistemi profondamente antidemocratici. In particolare l'interrogante chiede di conoscere come si concili con i diritti democratici

il fatto che in occasione dello sciopero dei dipendenti del centro meccanografico siano stati assunti dei crumiri, nonché il fatto che nel bando di concorso indetto dall'ente per impiegati amministrativi d'ordine sia stata inclusa la clausola, di cui al punto 3), che condizionava l'accettazione delle domande « all'insindacabile giudizio della direzione » per cui sono stati restituiti i documenti a dei candidati senza alcuna logica giustificazione » (721).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio ha facoltà di rispondere.

**MALFATTI, Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio.** Quanto al primo punto dell'interrogazione, non ho che da confermare quanto è stato comunicato con risposta scritta a una precedente interrogazione.

In ordine al secondo punto, comunico che l'« Enel », interessato relativamente a quanto segnalato dall'interrogante, ha fatto presente che la materia delle assunzioni di personale è stato uno degli argomenti trattati nell'accordo 11 aprile 1963 relativo alla stipula del contratto di lavoro per il personale dell'ente. La relativa regolamentazione è stata rinviata a successive trattative tra l'« Enel » e le organizzazioni sindacali.

In attesa di tale regolamentazione, le assunzioni, determinate esclusivamente dal normale ricambio del personale, sono state effettuate dalle varie imprese trasferite, previa autorizzazione della direzione centrale del personale dell'ente, secondo i criteri già in atto presso ciascuna di esse.

Circa l'impresa già della S.M.E., essa nel luglio del 1963 bandì un corso di perfezionamento per trenta posti per impiegati amministrativi d'ordine in possesso della licenza tecnica commerciale e con età compresa tra i diciassette e i venticinque anni.

Al punto 3) dell'avviso concernente il predetto corso era specificamente detto che le richieste di ammissione sarebbero state prese in considerazione « a giudizio insindacabile dell'ente ». La necessità di inserire tale clausola derivò essenzialmente dal fatto che mancando, come si è già detto, una regolamentazione generale da valere per tutte le imprese trasferite, si doveva comunque procedere alla selezione delle numerose domande pervenute (circa quattrocento) al fine di ovviare all'inconveniente di ammettere agli esami, dati i limitati posti messi a concorso, un numero eccessivamente alto di candidati.

L'impresa già della S.M.E., nel procedere alla selezione di cui sopra, si attenne a criteri di carattere obiettivo inerenti alla ses-

sione di conseguimento del titolo di studio ed alla relativa votazione riportata. Ciò permise di prendere in considerazione la domande, in tutto 164, pervenute da elementi che avevano ottenuto il richiesto titolo di studio in prima sessione o in sessione autunnale con una votazione superiore alla stretta sufficienza nelle materie professionali.

A quanti fra gli esclusi ne hanno fatto richiesta sono stati esposti nella maniera più esauriente questi criteri di ammissione. È da sottolineare che in sede locale nessuna obiezione è stata mossa dai sindacati circa la formulazione del bando in questione.

La clausola innanzi citata è comunque da considerarsi del tutto superata, tenuto presente che sono quasi concluse le trattative tra l'« Enel » e le organizzazioni sindacali dei lavoratori per la completa e definitiva regolamentazione delle assunzioni di personale.

PRESIDENTE. L'onorevole Abenante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ABENANTE. Desidero manifestare la mia insoddisfazione sia in merito alle dichiarazioni odierne dell'onorevole sottosegretario sia riguardo alla risposta scritta a suo tempo fornitami circa il comportamento dell'azienda in occasione di un recente sciopero del personale.

Si è trattato allora di un vero e proprio caso di crumiraggio organizzato dall'azienda per sostituire i dipendenti in sciopero con altro personale. Ciò che è più grave è che queste irregolarità siano state commesse da un ente di Stato. Nella nostra interrogazione avevamo chiesto quali provvedimenti il Ministero avesse adottato per richiamare questi dirigenti responsabili di crumiraggio ai loro doveri, ma su questo punto non ci è stato risposto, anche se si è riconosciuto come vero il fatto da noi denunciato.

Quanto poi alla questione che forma oggetto specifico dell'interrogazione all'ordine del giorno, non può essere considerata soddisfacente l'affermazione secondo la quale, dovendosi bandire un concorso per impiegati d'ordine e mancando una regolamentazione, si dovesse ricorrere all'« insindacabile giudizio della direzione ». Si poteva provvedere in altro modo, ad esempio con norme transitorie e con una qualsiasi regolamentazione che tutelasse ogni concorrente da eventuali arbitri.

A nulla vale l'affermazione secondo cui la direzione ha esposto i motivi della mancata ammissione a tutti coloro che li hanno richiesti...

MALFATTI, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Si tratta di motivi che sono obiettivi.

ABENANTE. Sta di fatto che un cittadino il quale si è rivolto a me aveva protestato presso la direzione generale della S.M.E. per la sua esclusione, sentendosi rispondere che se avesse esposto per iscritto la sua richiesta avrebbe conosciuto i motivi della mancata ammissione. In questo modo non si tutelano adeguatamente i cittadini.

È assurdo che l'« Enel » agisca in questo modo. Gli stessi criteri adottati per la selezione dei candidati e comunicati oggi dall'onorevole sottosegretario avrebbero potuto essere indicati nel bando di concorso e così ciascun concorrente avrebbe avuto la garanzia che la valutazione dei suoi requisiti sarebbe stata fatta sulla base di criteri oggettivi e non soggettivi.

Non voglio citare altri episodi: chiedo soltanto all'onorevole sottosegretario di intervenire per stabilire nell'« Enel » di Napoli un clima di normalità nei rapporti sostanziali tra direzione e propri dipendenti.

PRESIDENTE. Poiché i firmatari non sono presenti alle seguenti interrogazioni sarà data risposta scritta:

Grilli Antonio, Roberti e Cruciani, ai ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, « per sapere se siano a conoscenza della grave situazione di crisi dello stabilimento della società Cantieri navali riuniti di Ancona, costituente il più importante complesso industriale della regione marchigiana, nel quale in alcuni reparti l'orario di lavoro è stato ridotto a 24 ore settimanali, con la previsione di estendere tale gravosa riduzione agli altri reparti dello stabilimento stesso; per sapere inoltre se si intenda procedere ad altre assegnazioni di commesse ai cantieri di Ancona, dato che la recente assegnazione per la costruzione di una superpetroliera da 65 mila tonnellate non ha evidentemente risolto la situazione di crisi che tanto allarme ha gettato fra le maestranze anconetane » (826);

Loperfido, Rossanda Banfi Rossana e Seroni, al ministro della pubblica istruzione, « per sapere se risponda a verità la notizia pubblicata sulla stampa riguardante la richiesta di esportazione, da parte di re Gustavo di Svezia, di tre pregevoli ceramiche tra le quali una attribuibile ad uno dei pittori attici della seconda metà del VI secolo avanti Cristo, e per conoscere, altresì, se il permesso sia stato accordato e se si ritenga di concederlo; qualora questi fatti rispondessero a verità, gli interroganti chiedono se si ritenga da parte del ministro di intervenire prontamente, dato che il caso mette in luce una situazione che

si è aggravata, sia per gli scavi clandestini, sia per concessioni di scavo a privati che sembrano date con eccessiva larghezza » (626).

Lo svolgimento dell'interrogazione Reale Giuseppe (880) è rinviato ad altra seduta, per accordo intervenuto fra interrogante e Governo.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Speciale, Macaluso e Di Mauro Luigi, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle poste e delle telecomunicazioni, « per sapere i motivi che hanno indotto la direzione della R.A.I.-TV. a sopprimere il servizio che la redazione del settimanale televisivo TV-7 aveva predisposto per l'edizione del 17 febbraio 1964 e che riguardava il noto mafioso Giuseppe Genco Russo » (666).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni ha facoltà di rispondere.

GASPARI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. La società concessionaria R.A.I. ha fatto presente che, a causa degli scioperi attuati dal personale dipendente, la realizzazione dei diversi programmi ha dovuto subire variazioni, ritardi ed interruzioni inevitabili.

A proposito del servizio su Genco Russo e della trasmissione di TV-7 del 17 febbraio, la R.A.I.-TV. precisa che — a parte i ritardi subiti dal servizio stesso in fase di lavorazione — esso non avrebbe comunque potuto essere trasmesso in tale data senza contravvenire alle disposizioni impartite dalla Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni, dato che a quell'epoca era ancora pendente presso il tribunale di Caltanissetta il procedimento giudiziario a carico del nominato mafioso.

La R.A.I. ha informato infine, che il materiale del servizio in questione è stato successivamente messo a disposizione della Commissione parlamentare incaricata di condurre l'inchiesta sulla mafia, a seguito della richiesta avanzata dalla stessa Commissione di prenderne visione.

PRESIDENTE. L'onorevole Speciale ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SPECIALE. Noi avevamo voluto sottolineare un fatto che, purtroppo, non è raro nella R.A.I.-TV., quello cioè dell'omissione di servizi che interessano vivamente l'opinione pubblica e viceversa, assai spesso, non interessano il Governo o, peggio, possono dargli fastidio.

Le notizie fornite dall'onorevole sottosegretario confermano che in effetti il servizio

era stato predisposto con l'invio di una *troupe* abbastanza numerosa di operatori; anche allora la R.A.I.-TV. era a conoscenza che vi era un certo invito (poiché non si può parlare di una disposizione tassativa) relativo alla trattazione di argomenti concernenti procedimenti giudiziari in corso.

Il servizio infatti niente aveva a che fare con il procedimento giudiziario, perché riguardava l'ambiente, una situazione che si era determinata e quindi poteva essere compreso, come era già stato predisposto, nella trasmissione di TV-7. La giustificazione che si dà adducendo gli scioperi non mi pare possa essere considerata fondata. È soltanto una « pezza » per cercare di giustificare questa omissione che ha impressionato soprattutto l'opinione pubblica della provincia che aveva seguito il servizio e aveva potuto rendersi conto di come questo sarebbe stato estremamente interessante dal punto di vista giornalistico e politico in senso lato.

Per queste ragioni, pur ringraziando l'onorevole sottosegretario delle cortesie informazioni che ha fornito, debbo dichiararmi insoddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Marras, Antonini, Beccastrini, Bo, Golinelli, Gombi, Magno, Miceli, Ognibene, Romagnoli, Sereni e Villani, ai ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali, « per sapere in base a quali determinazioni le imprese industriali del settore chimico, dominato com'è noto da uno dei più potenti monopoli del nostro paese, stiano procedendo all'aumento del prezzo dei concimi, in aperta opposizione al provvedimento C.I.P. del 7 agosto 1963, n. 1039, che ne disponeva la riduzione. In particolare, si segnala l'atteggiamento delle aziende a partecipazione statale interessate nella produzione di fertilizzanti, le quali, nonché contrastare il fenomeno, assecondano l'iniziativa dei gruppi monopolistici con l'aumento del prezzo dei loro prodotti. Gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative i ministri interessati e il Governo abbiano in animo di predisporre per impedire il fenomeno sopradenunciato, che avrebbe immediate e gravissime ripercussioni, specialmente tra le categorie dei coltivatori diretti già abbastanza colpite dalla crisi agricola in corso; utilizzando le imprese a partecipazione statale, quali l'A.N.I.C., e la rete commerciale della Federconsorzi per favorire un processo di riduzione dei prezzi dei concimi chimici, com'è economicamente possibile e da lungo tempo richiesto dalle masse con-

tadine, che nell'esosità dei prezzi imposti dai monopoli industriali hanno trovato sinora uno degli ostacoli principali all'ammodernamento delle loro colture » (702).

Poiché gli onorevoli interroganti non sono presenti, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

Le seguenti interrogazioni dell'onorevole Delfino, che trattano argomenti analoghi, tutte dirette al ministro delle partecipazioni statali, saranno svolte congiuntamente:

« per sapere se sia a conoscenza che la sede R.A.I. di Pescara ha dato la sua adesione ad un costituendo consorzio per un " Ente teatrale pescarese " e per sapere se tale adesione sia stata autorizzata dalla direzione generale della R.A.I.-TV. e, nel caso affermativo, quali motivi possano giustificarla » (822);

« per conoscere i motivi per cui la R.A.I.-TV., dopo aver offerto, a mezzo del suo direttore della sede di Pescara, la esecuzione gratuita di un concerto a Pescara per le celebrazioni del centenario dannunziano, ha poi preteso in pagamento la somma di 3 milioni e ottocentomila lire » (832);

« per conoscere se ritenga legittimo e corretto l'operato del direttore della sede R.A.I. di Pescara il quale utilizza i collaboratori che da lui dipendono per pubblicazioni giornalistiche che lo interessano personalmente e per la cui preparazione vengono utilizzati gli stessi uffici della sede R.A.I. di Pescara » (844).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

DONAT-CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Per la prima interrogazione si comunica, sulla base di notizie riferite dall'I.R.I., che non è mai pervenuta sia alla direzione generale della R.A.I.-TV., sia alla sede di Pescara, una richiesta di adesione ad un costituendo consorzio per l'Ente teatrale pescarese.

Per la seconda interrogazione preciso, sulla base di notizie fornite dall'I.R.I., che a Pescara sono stati eseguiti dalla R.A.I., nell'ottobre 1963, nel quadro delle celebrazioni del centenario dannunziano, due concerti: il primo al teatro Michetti, in onore dei partecipanti al convegno internazionale di studio sull'arte di Gabriele d'Annunzio; le relative spese furono a totale carico dell'ente radiofonico; il secondo al teatro Massimo, in onore dei partecipanti al convegno internazionale della cultura latina.

Per questo concerto — sulla base di quanto convenuto in precedenza tra il sindaco della

città, presidente del comitato per il centenario dannunziano, e la direzione programmi radiofonici della R.A.I. — la società ha ricevuto, a titolo di parziale rimborso delle spese sostenute, la somma di 3 milioni di lire.

PRESIDENTE. L'onorevole Delfino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DELFINO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario per la sollecitudine con cui ha risposto alle mie interrogazioni. Trasmetterò la risposta agli amici di Pescara dell'onorevole Donat-Cattin, i quali pubblicano un giornale, *Orientamenti*, delle correnti democristiane di « base » e di « rinnovamento », dal quale ho tratto gli elementi per le mie interrogazioni.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

#### Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che l'VIII Commissione (Istruzione) ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge ad essa assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

BORGHI ed altri: « Modificazione della legge 4 giugno 1962, n. 585, relativa agli incarichi e supplenze degli insegnanti elementari laureati nelle scuole secondarie di primo grado » (1134);

Senatori MONETI ed altri: « Modificazione della legge 4 giugno 1962, n. 585, relativa agli incarichi e supplenze degli insegnanti elementari laureati nelle scuole secondarie di primo grado » (*Approvata dalla VI Commissione permanente del Senato*) (1153);

GIUGNI LATTARI JOLE e GRILLI ANTONIO: « Incarichi e supplenze dei maestri di ruolo laureati nelle scuole secondarie di primo grado » (921).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

#### Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

MAGNO, *Segretario*, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

#### Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 28 aprile 1964, alle 17:

#### 1. — Svolgimento delle proposte di legge:

AVOLIO ed altri: Riforma dell'ordinamento dei consorzi agrari e della loro federa-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 APRILE 1964

zione e istituzione di un ente nazionale per le gestioni pubbliche in agricoltura (853);

DE MARIA ed ERMINI: Istituzione di un Istituto di educazione sanitaria (899);

AVERARDI ed altri: Istituzione di un « Centro italiano per la produttività e l'assistenza tecnica » (1018).

2. — *Svolgimento delle interpellanze Miotti Carli Amalia (133) e Romualdi (134) e di interrogazioni sull'espulsione di missionari dal Sudan.*

3. — *Discussione della proposta di legge:*

ERMINI ed altri: Proroga del termine stabilito dal terzo comma dell'articolo 54 della legge 24 luglio 1962, n. 1073 (1115) — *Relatore:* Ermini.

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1957-58 (598) — *Relatore:* Curti Aurelio;

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1956-57 (992) — *Relatore:* Curti Aurelio;

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1958-59 (993) — *Relatore:* Curti Aurelio.

5. — *Discussione della proposta di legge:*

SALIZZONI e BERSANI: Autorizzazione a vendere, a trattativa privata, in favore dell'Istituto Salesiano della Beata Vergine di San Luca, con sede in Bologna, una porzione del compendio patrimoniale disponibile dello Stato, sito in Ferrara, Corso Porta Po (269) — *Relatore:* Longoni.

**La seduta termina alle 13,5.**

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 APRILE 1964

**INTERROGAZIONI  
E INTERPELLANZA ANNUNZIATE**

*Interrogazioni a risposta orale.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere quali iniziative intenda prendere per venire incontro ai problemi che travagliano gli auto-servizi di linea in regime di concessione e in particolare se non ritenga di disporre come la legge 28 settembre 1939 tassativamente prevede, di accordare le concessioni definitive e non, come attualmente avviene, solo quelle provvisorie annuali; e ciò al fine di garantire la possibilità per le imprese di programmare il loro potenziamento e migliorare le condizioni stesse del personale dipendente.

(1080)

« CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'agricoltura e foreste e della marina mercantile, per conoscere se non intendano procedere alla regolamentazione della pesca marittima e delle acque interne, mantenendo il sistema in vigore fin dal 1931 di un unico testo regolante le due branche di attività; e ciò per un complesso di motivi di ordine tecnico e di sistematica legislativa.

(1081)

« SINESIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri dell'interno e della difesa, per sapere se non ritengano di ordinare una severa inchiesta rivolta ad accertare se siano fondate le dichiarazioni rese da quei cittadini di Bergamo e Crema, rimasti detenuti per tre mesi sotto il sospetto di reità ed ora riconosciuti innocenti dal giudice istruttore, relativa a maltrattamenti da essi subiti durante gli interrogatori raccolti dai carabinieri;

in modo particolare gli interroganti chiedono se non ritengano di dover fare oggetto di particolare attenzione la posizione del capitano dei carabinieri Vittorio Rotellini, che diresse le indagini, e che già si trovò implicato nel processo di Trento per i maltrattamenti degli altoatesini.

(1082)

« BALLARDINI, FERRI MAURO, ALBERTINI, BERTOLDI, FORTUNA, GUERRINI GIORGIO, PRINCIPE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio e di agitazione diffuso tra le popolazioni di oltre 40 comuni della regione

marchigiana per la ventilata minaccia di soppressione delle linee interne (Fabriano-Perpola-Fano-Urbino-Albacina-Civitanova Marche). Le preoccupazioni delle popolazioni, condivise da tutte le organizzazioni sindacali, nascono dall'unanime riconoscimento che le linee predette non possono essere sostituite da altri servizi senza arrecare grave nocimento alla economia locale.

« Gli interroganti chiedono al Ministro se le notizie diffuse esprimono i reali propositi del Governo.

(1083) « BASTIANELLI, ANGELINI GIUSEPPE, CALVARESI, GAMBELLI FENILI, MANNENTI ».

*Interrogazioni a risposta scritta.*

AMADEI GIUSEPPE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per richiamare la sua attenzione sulle richieste avanzate, tramite l'associazione di categoria, dagli insegnanti elementari forniti di laurea i quali aspirano ad ottenere:

1) che sia una volta per sempre sistemato l'ordinamento giuridico ed economico degli insegnanti suddetti, aventi un incarico nelle scuole medie statali;

2) di essere inclusi nella graduatoria generale della provincia;

3) che sia loro concesso l'insegnamento anche nelle scuole secondarie di secondo grado.

(5943)

ORLANDI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga equo concedere il rilascio della carta di libera circolazione ai capi personale viaggiante principali ed ai controllori, collocati a riposo antecedentemente all'entrata in vigore dell'attuale stato giuridico dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, in considerazione del fatto che i colleghi pensionati dopo tale data, anche se in possesso della sola qualifica, beneficiano di tale agevolazione. (5944)

CANNIZZO. — *Al Ministro della sanità.* — Per chiedere se sia a conoscenza del fatto che la presidenza dell'Opera nazionale maternità ed infanzia ha disposto, a decorrere dal 1° giugno 1964, in provincia di Catania, una notevole riduzione dell'attività assistenziale che prevede, tra l'altro, la soppressione di tutti i refettori materni esistenti nella provincia.

Il provvedimento, se attuato, tornerebbe di grave disagio alle numerose assistite (gestanti e nutrici) che sono ammesse ai suddetti refet-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 APRILE 1964

tori e versano in stato di estremo bisogno. Sarebbe anche, in seguito alla detta soppressione, da prevedersi un danno enorme sia economico che morale per il personale addetto ai refettori, al quale è stato già preannunciato il licenziamento.

L'interrogante chiede che il minacciato provvedimento venga revocato perché in evidente contrasto con gli obiettivi politici e morali che il Governo dovrebbe perseguire, e che venga mantenuta, almeno nei limiti attuali, la situazione assistenziale dell'O.N.M.I. in provincia di Catania, e fin quando in sede legislativa non saranno approvate le leggi che dovranno regolamentare e modificare l'attuale funzionamento dell'Opera maternità ed infanzia.

In ogni caso, l'interrogante chiede se non si reputi doveroso moralmente trattenere in servizio il personale che presta da tempo, lodevolmente, la sua opera alle dipendenze dell'O.N.M.I. assegnandolo alle restanti attività istituzionali dell'ente. (5945)

RIGHETTI. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere — premesso che in data 11 luglio 1963 il signor Ghisu Sebastiano, primo archivista alle dipendenze dell'Istituto superiore di sanità e sempre classificato ottimo nelle note caratteristiche sino al 1961, veniva trasferito « a prestare servizio presso i laboratori di microbiologia per l'assolvimento di compiti inerenti alla sua qualifica »; premesso che l'interrogante ebbe allora ad interrogare il Ministro del tempo nella supposizione che tale trasferimento avesse cause estranee, essendo intervenuto il giorno stesso che il quotidiano *La Giustizia* informava sull'avvenuta presentazione di una interrogazione sull'Istituto superiore di sanità, ottenendone piena negativa, premesso che il Ghisu è stato tenuto per 9 mesi praticamente senza lavorare, nonostante le sue sollecitazioni, dislocato in prevalenza in un corridoio senza nemmeno una sedia a disposizione, premesso che il Ghisu venne declassato nelle note caratteristiche del 1962, compilate per altro nell'avanzato 1963, a distinto pur mantenendo l'apprezzamento « molta » in relazione alla sua attitudine a ricoprire il grado superiore, premesso ancora che nel 1963 il Ghisu ha subito un nuovo declassamento ottenendo la qualifica di buono ed un apprezzamento negativo circa la sua attitudine a ricoprire il grado superiore, premesso che il cenno riepilogativo delle note caratteristiche 1963 del Ghisu afferma testualmente: « lavoratore di-

screto, fa bene quando fa », premesso che il Ghisu, come sopra detto, è stato per esclusiva volontà della sua amministrazione, e nonostante i suoi reiterati appelli, lasciato senza specifiche e continuative attribuzioni, premesso che il Ghisu è stato in questi giorni trasferito all'ufficio personale dell'Istituto superiore di sanità e teme legittimamente, dopo quanto gli è accaduto e sopradescritto, per le ripercussioni che tali eventi potranno avere per la sua carriera — se il Ministro interrogato non intenda promuovere una inchiesta su quanto forma oggetto della presente interrogazione al fine di assicurare — anche nei confronti del Ghisu — una valutazione equa e serena dei fatti e delle circostanze in relazione all'andamento di carriera del predetto. (5946)

ALESSI CATALANO MARIA, GATTO E RAIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sia a conoscenza del vivo risentimento provocato nelle popolazioni interessate dal decreto 31 dicembre 1963, n. 2105, che stabilisce la soppressione delle preture di Raccaia e di San Fratello (Messina) e se non creda opportuno, quanto meno, sospendere la esecutività di detto decreto. (5947)

ALESSI CATALANO MARIA, GATTO E RAIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sia a conoscenza del profondo turbamento provocato nella popolazione di Mistretta (Messina) dalla notizia del probabile trasferimento del tribunale da Mistretta a Sant'Agata Militello.

Per conoscere se, tenuto conto che Mistretta è situata nella parte più occidentale della provincia di Messina al confine di zone del palermitano particolarmente abbandonate; che l'eventuale trasferimento del tribunale da Mistretta a Sant'Agata Militello creerebbe l'assurdo della coesistenza di due tribunali (Patti e Sant'Agata) ubicati a soli 37 chilometri di distanza d'uno dall'altro; che Mistretta è il naturale centro del comprensorio di bonifica dei Nebrodi ricadenti nelle attuali preture di Mistretta, Santo Stefano di Camastra, San Fratello e Sant'Agata Militello, non intenda operare perché Mistretta, non solo non venga privata del suo tribunale, ma nella sua circoscrizione vengano inclusi il territorio del comprensorio di bonifica dei Nebrodi e una modesta parte del limitrofo territorio (San Mauro, Castelverde, Castelbuono) in atto amministrato dalla Corte di appello di Palermo. (5948)

BONEA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno:

1) destinare i professori ordinari di materie letterarie vincitori dei concorsi classi 1<sup>a-bis</sup> e A 1<sup>a-bis</sup> — attualmente insegnanti nelle classi di collegamento degli istituti magistrali e licei scientifici — al biennio propedeutico del corso superiore dei citati istituti di istruzione media, secondo quanto previsto nella relazione della commissione d'indagine sulla scuola; e ciò in considerazione dell'arbitrio che si commetterebbe retrocedendo, eventualmente, i suddetti insegnanti dalle attuali classi di collegamento alla scuola media, pur essendo essi vincitori di concorsi specifici; e in considerazione inoltre che una simile destinazione al biennio propedeutico è stata già attuata dal ministero della pubblica istruzione per gli insegnanti di materie letterarie degli istituti tecnici commerciali;

2) disporre che, analogamente a quanto fissato dall'articolo 6 della circolare ministeriale n. 187 del 5 settembre 1963 — per cui agli insegnanti non di ruolo delle classi di collegamento, a decorrere dalla data di applicazione della legge n. 1859, istitutiva della scuola media unica, deve essere corrisposto il trattamento economico del grado iniziale del ruolo A — anche ai professori di ruolo delle classi di collegamento sia corrisposto il trattamento economico del ruolo A, per un evidente senso di equità e di giustizia amministrativa;

3) fissare per i professori di ruolo delle classi di collegamento, in seguito al riconoscimento del trattamento economico del ruolo A, la ricostruzione di carriera ai fini economici dalla data di immissione nei ruoli, tenuto conto dell'insensibile aggravio finanziario, dato l'esiguo numero degli interessati. (5949)

MAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In merito alla necessità di ammettere al contributo statale le opere occorrenti per la sistemazione straordinaria e la pavimentazione delle strade comunali interne del comune di Mattinata (Foggia), in accoglimento della domanda presentata da quell'amministrazione il 29 dicembre 1961 e rinnovata il 29 dicembre 1962 e il 19 dicembre 1963. (5950)

MAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In merito alla necessità di ammettere al contributo dello Stato i lavori per l'ampliamento del cimitero del comune di Mattinata (Foggia), in accoglimento della domanda pre-

sentata da quella amministrazione comunale il 29 dicembre 1961 e rinnovata il 29 dicembre 1962 e il 19 dicembre 1963. (5951)

MAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In merito alla necessità di ammettere al contributo dello Stato le opere di completamento dell'acquedotto e della fognatura nel centro abitato del comune di Mattinata (Foggia), in accoglimento della domanda presentata il 27 dicembre 1961 e rinnovata nel 1962 e nel 1963. (5952)

FERIOLI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere in relazione all'uso indiscriminato in agricoltura di alcuni antiparassitari i quali, oltre che essere una delle principali cause del diradamento in Italia della popolazione dei piccoli uccelli insettivori, rappresentano una seria minaccia per la salute pubblica in quanto indubbiamente nocivi per l'organismo umano anche se assorbiti indirettamente attraverso i prodotti del suolo ed anche se il nocumento non è sempre immediatamente e direttamente riscontrabile. (5953)

LETTIERI e GREGGI. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali urgenti concrete determinazioni intendano promuovere per consentire la valorizzazione dell'importantissimo centro turistico di Palinuro in comune di Centola (Salerno).

La precisata necessità appare sollecitamente realizzabile nell'ambito dei lavori di raddoppio ed ammodernamento della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria, in base ai quali la stazione ferroviaria di Pisciotta è stata spostata più a sud della vecchia stazione ed inoltre è stata ubicata a valle (lato mare) della nuova linea ferroviaria che entrerà in esercizio con il 15 maggio 1964.

L'allacciamento del nuovo scalo ferroviario al paese di Pisciotta verrà assicurato mediante la trasformazione della vecchia sede ferroviaria in strada rotabile così da collegare la nuova stazione alla vecchia.

Va però considerato che per l'accesso alla zona di Palinuro, la stazione che più converrebbe utilizzare è proprio quella di Pisciotta in quanto quella di Caprioli, sita tra due gallerie, non consente la fermata dei treni diretti e direttissimi e quella di Centola, che viene oggi a tal fine utilizzata, è notevolmente lontana da Palinuro ed inoltre il collegamento

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 APRILE 1964

avviene attraverso una strada molto tormentata.

Dalla stazione di Pisciotta esiste invece la possibilità di assicurare un agevole accesso a Palinuro sol che detta stazione venga collegata alla strada costruita dalla « Cassa »: Palinuro-Scalo Caprioli-strada provinciale Pisciotta-Caprioli.

Per le predette considerazioni gli interroganti desiderano conoscere se non si ritenga opportuno promuovere sollecitamente la costruzione di una strada che partendo dalla nuova stazione e mantenendosi a valle del nuovo binario, prosegue verso sud-est fino al vallone Castelluccio, quindi sottopassando, in corrispondenza di detto vallone, la linea ferroviaria si porti subito a monte di essa allacciandosi alla pista esistente, attuata dalle imprese che hanno eseguito i lavori ferroviari, che porta appunto all'allaccio provvisorio, che la Cassa andrà a sistemare, dalla Caprioli-Palinuro alla strada provinciale Pisciotta-Caprioli. (5954)

ROMANO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità.* — Per conoscere se, a seguito dei 345 licenziamenti comunicati ai dipendenti dalla Icar-Leo e al conseguente stato di agitazione creatosi tra le maestranze stesse, non ritengano indispensabile un autorevole e responsabile intervento per garantire l'attuale livello di occupazione. (5955)

SANNA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere: se sia a conoscenza del fatto che il titolare della farmacia di Laerru (Sassari), essendo diventato ordinario di scienze naturali nel liceo di Ozieri è stato diffidato a termini di legge di lasciare la sua attività di farmacista entro il 9 aprile 1964 e che di conseguenza si verifica un forte malcontento nella popolazione interessata, che, a seguito di tale diffida, dovrebbe rimanere senza farmacia ed essere costretta, unitamente agli abitanti dei comuni di Martis e Perfugas serviti dalla stessa farmacia, a procurarsi i medicinali in centri distanti parecchi chilometri; quali provvedimenti intende adottare perché non venga interrotto il servizio farmaceutico nel citato comune, in attesa che si espleti il concorso già in atto per il nuovo titolare della farmacia. (5956)

BUZZETTI, RACCHETTI, TANTALO E BOSISIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere se sia vero che,

contro la legge 27 dicembre 1953, n. 959, a favore dei comuni compresi nei bacini idroelettrici montani, è stata nuovamente sollevata eccezione di incostituzionalità (nonostante la già avvenuta pronunzia della Corte costituzionale) da parte dell'Ente nazionale energia elettrica (Enel); e ciò in netto contrasto con le precise assicurazioni più volte fornite dal Governo, circa il leale riconoscimento, in sede di nazionalizzazione, di tutti i diritti degli enti locali;

se non ritengano opportuno, anche al fine di non turbare l'attività degli enti locali e dei consorzi B.I.M., d'intervenire, affinché l'Enel non abbia, eventualmente, ad insistere in un'azione che riporterebbe a quelle deprecate situazioni d'incertezza e di contrasto che, dopo lunghe peripezie, erano state superate dalle stesse società elettriche ora nazionalizzate. (5957)

DE ZAN E GITTI. — *Ai Ministri dell'interno e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se siano a conoscenza delle richieste formulate ufficialmente da numerosi enti provinciali del turismo, intese a superare taluni inconvenienti suscitati da una troppo rigida applicazione della vigente legge sulla « zona limite » per le licenze di alcoolici.

Rilevano infatti tali enti che le zone a carattere turistico e di grande traffico (lacuali, marittime, montane) — anche quando non sono sedi di stazioni di cura e soggiorno — hanno esigenze particolarissime che non possono non essere tenute in considerazione per quanto riguarda la disciplina dei locali pubblici.

Gli interroganti, consentendo con le valutazioni degli enti provinciali del turismo, ritengono che una maggior larghezza nell'interpretazione della legge agevolerebbe le zone suddette, senza che per ciò siano lesi i diritti riconosciuti legittimi; chiedono pertanto che cosa il Governo intende fare per risolvere i denunciati inconvenienti. (5958)

BALLARDINI E CODIGNOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritenga conforme alla dignità dello Stato che le prove orali del concorso magistrale a Trento siano svolte, per decisione del locale provveditore agli studi, nei locali dell'istituto magistrale del « Sacro Cuore », scuola privata ad indirizzo cattolico, e non invece in uno dei numerosi altri istituti scolastici statali disponibili, i cui presidi per altro dal provveditore agli studi non sono nemmeno stati richiesti di fornire i locali occorrenti. (5959)

COLASANTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se, anche per la possibile copertura della spesa con le riserve del fondo di previdenza, non ritenga necessario modificare l'articolo 12 della legge 25 novembre 1957, n. 1139, per elevare l'indennità di buonuscita degli impiegati statali, portando la relativa aliquota ad un sedicesimo dell'ultima retribuzione annua totale percetta, a decorrere dal 1° gennaio 1963. (5960)

*Interpellanza.*

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, i Ministri per la riforma della pubblica amministrazione e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per estendere alle Amministrazioni dello Stato e alle Aziende autonome dello Stato l'applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 230, sulla disciplina del contratto di lavoro a tempo determinato, in relazione al parere espresso dalla sezione II del Consiglio di Stato su richiesta del Ministero del lavoro.

« Con il decreto del Presidente della Repubblica in data 12 luglio 1963, n. 1215 (*Gazzetta Ufficiale* 19 settembre 1963, n. 247) furono emanate le norme di applicazione di detta legge alle Amministrazioni e alle Aziende autonome dello Stato, ma con questo provvedimento si ritenne di stabilire solo le disposizioni riguardanti la sicurezza sociale del personale interessato, senza estendere al

settore statale il principio della illegittimità del rapporto di lavoro a tempo determinato per prestazioni di carattere continuativo riguardanti uffici, servizi e attività di carattere permanente.

« In conseguenza di questa erronea interpretazione dell'articolo 10 della legge 18 aprile 1962, n. 230, le Amministrazioni dello Stato continuano a servirsi dell'opera di personale specializzato per servizi di carattere istituzionale e permanente regolando il rapporto di lavoro con un contratto a tempo determinato rinnovabile ed eludendo così lo spirito della legge che limita il contratto di lavoro a termine solo a casi eccezionali in cui la temporaneità costituisce un elemento essenziale della prestazione.

« Si trovano in queste condizioni gli specialisti del servizio informazioni della Presidenza del Consiglio assunti con contratto a termine in base alla legge 23 giugno 1961, n. 520, e il personale assunto all'estero che presta servizio presso le ambasciate e i consolati, nonché altre categorie di lavoratori che prestano la loro opera presso il Ministero del lavoro, il Ministero dei trasporti, ecc.

« Si chiede inoltre di conoscere quali provvedimenti si ritiene di adottare per estendere gli effetti della legge 18 aprile 1962, n. 230, anche agli enti pubblici.

(182) « ROBERTI, CRUCIANI, FRANCHI, SANTAGATI, TRIPODI, GONELLA ».