

CDI.

SEDUTA DI LUNEDÌ 27 FEBBRAIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		Interpellanza (Svolgimento):	
PRESIDENTE	15689	PRESIDENTE	15700
Disegni di legge (Trasmissione dal Senato):		MELIS	15701, 15709
PRESIDENTE	15689	SIMONINI, <i>Ministro della marina mercan-</i>	
Disegni di legge (Deferimento a Commis-		<i>tile</i>	15706
<i>sioni in sede legislativa):</i>		Disegni di legge (Presentazione):	
PRESIDENTE	15690	VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	15706
Interrogazioni (Svolgimento):		PRESIDENTE	15706
PRESIDENTE	15690, 15711	Mozione (Annunzio):	
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per</i>		PRESIDENTE	15715, 15716
<i>l'agricoltura e le foreste</i> 15690, 15697, 15698		AMICONE	15716
SANSONE	15691, 15692	Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
BOVETTI, <i>Sottosegretario di Stato per la</i>		PRESIDENTE	15716
<i>difesa</i>	15691	CARONIA	15718
FANELLI	15691	GIULIETTI	15718
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>			
<i>lavori pubblici.</i>	15692		
CERABONA	15693		
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per</i>			
<i>i trasporti</i>	15693		
DE VITA	15693		
MANCINI	15694		
GALATI, <i>Sottosegretario di Stato per le</i>			
<i>poste e le telecomunicazioni</i>	15694		
MAZZA	15694		
GAVA, <i>Sottosegretario di Stato per il te-</i>			
<i>soro</i>	15695, 15696		
LIZZADRI	15696		
SILIPO	15698, 15699, 15700		
CASTELLI, <i>Sottosegretario di Stato per</i>			
<i>le finanze</i>	15699, 15700		
BRUSASCA, <i>Sottosegretario di Stato per</i>			
<i>gli affari esteri</i>	15712, 15715		
DI VITTORIO	15700, 15713		

La seduta comincia alle 16.

FANELLI, *ff. Segretario*, legge il processo verbale della seduta di venerdì 24 febbraio.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bavaro, Paganelli e Resta.
(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato di disegni di legge.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

« Denuncia dei beni, diritti ed interessi italiani esistenti all'estero e soggetti a perdita

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

per effetto dell'esecuzione del Trattato di pace » (1125) *(Approvato da quella V Commissione permanente)*;

« Esenzione dal pagamento dei diritti doganali, escluso il diritto di magazzinaggio, dei materiali d'insegnamento spediti dal segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'educazione, la scienza e la cultura (U.N.E.S.C.O.) al Ministero degli affari esteri » (1126) *(Approvato da quella III Commissione permanente)*;

« Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali » (1127) *(Approvato da quella VII Commissione permanente)*.

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni, con riserva di stabilire quali dovranno esservi esaminati in sede legislativa.

Deferimento di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame e all'approvazione delle competenti Commissioni in sede legislativa:

« Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato » (1113) — *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)*;

« Concessione di un contributo straordinario alla Lega navale italiana » (1115) — *(Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato)*;

« Miglioramenti economici ai titolari di rendite di infortunio già a carico di istituti austro-ungarici di previdenza e agli infortunati in zona di operazioni durante la guerra 1915-18 » (1119) — *(Approvato dalla V Commissione permanente del Senato)*.

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni. La prima è dell'onorevole Sansone, ai ministri del tesoro e dell'agricoltura e foreste, « per conoscere quali motivi si

frappongono per la emissione delle norme atte a far perfezionare i contratti di trapasso tra i coloni del basso Volturno e l'Opera nazionale combattenti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste ha facoltà di rispondere.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Il trapasso, dall'Opera nazionale combattenti ai concessionari, dei poderi costituiti nel basso Volturno, non ha potuto raggiungere una definizione per la difficoltà di procedere alla valutazione dei poderi.

Infatti, volendosi riferire tale valutazione al costo reale del terreno determinato dal prezzo di esproprio e spese di trasformazione al netto dei ricavi, manca la disponibilità di elementi definitivi, in quanto le indennità di esproprio sono per la maggior parte ancora in contestazione.

Si è pensato, pertanto, di ricorrere, d'accordo in ciò con le organizzazioni sindacali, a una valutazione presuntiva del terreno, ricavata dalla capitalizzazione di un quantitativo di prodotto annuo di grano per ettaro e per venti anni.

A tal fine sono corse intese con il Ministero del tesoro, in quanto l'articolo 3 del decreto-legge 17 novembre 1938, n. 1847 prescrive che le modalità di cessione a terzi dei terreni acquistati dall'Opera nazionale combattenti nel Volturno, come pure nel Tavoliere, debbono essere concordate con il Ministero del tesoro, e ciò in relazione a un mutuo accordato all'Opera con garanzia statale per la trasformazione dei suddetti comprensori.

Tuttavia non si è ancora potuto trovare un accordo per la difficoltà di stabilire la annua misura del prodotto di grano da prendere a base ai fini della valutazione dei poderi, e ciò per l'elemento di incertezza rappresentato dal prezzo avvenire del grano e per la necessità di contemperare gli interessi dei concessionari con le necessarie cautele che eliminino o almeno riducano al minimo il rischio dell'Opera nazionale combattenti, ancora tenuta a corrispondere un'indennità di esproprio di cui non è dato conoscere l'ammontare.

D'altra parte non sono da trascurare le ripercussioni che si potrebbero avere per lo Stato, non solo in quanto garante del mutuo di cui sopra è cenno, ma anche per i riflessi che un appesantimento della gestione dell'Opera avrebbe su di esso.

Comunque, è stata di recente interessata l'Opera nazionale combattenti perchè, secondo l'avviso espresso dai tecnici, riveda

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

il quantitativo e la misura già da essa proposto.

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

SANSONE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario delle notizie dateci. Egli ha riferito alla Camera gli ostacoli che si frappongono al perfezionamento dei contratti fra concessionari e Opera combattenti. Ma la nostra interrogazione tendeva e tende proprio a far rimuovere questi ostacoli che, più che dal Ministero dell'agricoltura, pare provengano dal Ministero del tesoro. Si impone che, dopo anni, i concessionari abbiano questi contratti: la nostra interrogazione tende a che tale obbiettivo si raggiunga, come dicevo, al più presto.

Stiamo discutendo una legge che ci trova concordi tutti (quella sui contratti agrari) perché tende a dare una stabilità ai contadini, a coloro che lavorano la terra. È strano però che non si riesca a dare stabilità a quei concessionari di terreni dell'Opera nazionale combattenti: siamo proprio nell'assurdo più pieno, e tutto ciò per una mera valutazione che alcuni non riescono a fare, che altri dicono si possa fare.

Ora onorevole sottosegretario, la preghiera che le rivolgo, a nome di tutti i coloni del basso Volturno, di quei coloni che stanno lavorando quella terra e che ora hanno subito i danni dell'alluvione, è che il contratto si faccia. Sono tre anni e più che si aspetta questo perfezionamento. Non vi è qui una contestazione, un problema d'ordine politico: è burocrazia pura e semplice. Superiamo queste lievi difficoltà. Tengo però a precisare che fra tre, quattro o cinque mesi io ripeterò la interrogazione. Ella mi darà la stessa risposta, e poi si dirà sempre che noi non facciamo un'opposizione costituzionale, costruttiva!...

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Fanelli, al ministro della difesa, « per conoscere se risponde a verità la voce circa la possibile smobilitazione dell'aeroporto di Frosinone a seguito del trasferimento in altra sede della scuola di addestramento ».

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

BOVETTI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. L'aeroporto di Frosinone, in passato sede di una scuola di pilotaggio di primo periodo, fu a suo tempo imposto dagli alleati quale sede della scuola di addestramento trasporti, pur non avendo le caratteristiche tecniche per il particolare addestramento degli equipaggi di trasporto aereo. La predetta

inefficienza tecnica e l'impossibilità di poter attuare su di esso i programmi dei corsi di perfezionamento previsti dallo Stato Maggiore rendono perciò necessario il trasferimento in altra sede della scuola predetta.

Posso però assicurare l'onorevole interrogante che sullo stesso aeroporto è prevista, per ora, la costituzione di un deposito centrale autoveicoli, ed è probabile che, in un prossimo futuro, su di esso possa aver sede, come per il passato, una scuola di pilotaggio di primo periodo.

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

FANELLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario della risposta, ma debbo invero dichiarare la mia insoddisfazione perché, pur considerando come tale aeroporto non sia idoneo all'attuale scuola di addestramento data la cerchia di monti che lo circonda rendendo difficoltosi i voli ciechi e notturni (io parlo anche da tecnico nella mia qualità di ex ufficiale pilota), il Ministero poteva esaminare l'opportunità di ripristinare la scuola di pilotaggio di primo periodo, tanto più che tale scuola aveva sempre dato ottimi risultati.

E debbo anche dire che la popolazione, non soltanto di Frosinone, ma dell'intera provincia, è sorpresa da questa improvvisa decisione in quanto, per tale aeroporto, la città stessa subì ben 57 bombardamenti pesanti che apportarono distruzioni per il 90 per cento. Da quanto esposto appare evidente come tale decisione rappresenti un atto di ingiustizia che si intende consumare nei riguardi di una provincia ch'è la più distrutta dalla guerra.

Trattasi di un capoluogo il più disgraziato d'Italia. Frosinone, infatti, ha soltanto il nome di capoluogo, ma manca di attrezzatura: non abbiamo uffici, non abbiamo il palazzo della prefettura, il palazzo delle poste, l'ospedale civile, il tribunale, e difettiamo completamente di edifici scolastici tanto che la scuola media è costretta a funzionare in un'aula dell'edificio attualmente adibito a carcere giudiziario. Dico questo per dimostrare che la decisione del Ministero della difesa di trasferire altrove l'aeroporto è una vera ingiustizia; essa offende il nostro sacrificio di nove lunghi mesi, in una guerra che ha seminato in tutto il territorio della provincia lutti, dolori e rovine. Penso, inoltre, che anche dal punto di vista strategico, occorre mantenere in efficienza l'aeroporto, perché nella deprecata ipotesi che gli aeroporti dell'Urbe dovessero un giorno trovarsi nell'impossi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

lità di funzionare, l'aeroporto di Frosinone potrebbe servire di ricalzo per mantenere il traffico con Roma.

Sono quindi sicuro che ella, onorevole sottosegretario, riprenderà in esame questo problema, e sono convinto che il Ministero tornerà sui suoi passi e deciderà che, pur trasferendo da Frosinone l'attuale scuola di trasporto aereo (che, anche a mio avviso, per le valide ragioni esposte, non può seguire a svolgere la sua attività) venga ivi ripristinata la scuola di primo periodo.

Confido quindi nel suo autorevole intervento e sono sicuro che tale problema, opportunamente riesaminato, verrà risolto nel migliore modo possibile.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Sansone, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se non crede opportuno ed urgente — dopo le distruzioni provocate dall'ultima alluvione — far costruire, al posto dov'era il ponte Annibale, un ponte — sia pure metallico tipo militare — per l'attraversamento del Volturno e ciò per consentire alle popolazioni dell'alifano e di parte del Molise, di poter raggiungere più rapidamente e senza essere costrette ad un lungo giro, Caserta e Napoli ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI. *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il ponte di Annibale cui si riferisce l'onorevole Sansone fu distrutto dalla guerra.

L'onorevole Sansone sa che in sostituzione di quel ponte se ne sta già costruendo un altro poco distante, il quale rientra in una variante che si costruisce anche per la strada statale 87; in altri termini, si è colta l'occasione della distruzione del ponte per ricostruirlo in una posizione migliore soprattutto dal punto di vista della viabilità. Al posto del vecchio ponte vi era una passerella provvisoria che è stata travolta dall'ultima alluvione. L'onorevole Sansone chiede se al posto di questa passerella sia possibile costruire, sempre provvisoriamente, un ponte metallico. Devo dire che il Ministero si è subito preoccupato della questione ma ha dovuto concludere in senso negativo giacchè la costruzione di un ponte metallico a tipo provvisorio richiederebbe, oltre ad una spesa notevole, anche una notevole perdita di tempo (sia per l'approvvigionamento del materiale occorrente che per il montaggio) e per di più non consentirebbe la ricostruzione del vecchio ponte.

Pur avendo in un primo tempo programmato di non ricostruire il vecchio ponte, giacchè si costruiva in sostituzione l'altro, posso annunciare all'onorevole Sansone che siamo venuti invece nella determinazione di ricostruire anche il vecchio ponte (il che potrà avvenire, speriamo, molto rapidamente e cioè quando sarà ultimato il progetto che è in via di compilazione); ragione per cui bisognerà che in quella zona si abbia pazienza ancora per qualche mese, dopo di che si avrà il ponte definitivo il quale risolverà tutto.

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

SANSONE. Prendiamo atto della buona volontà dell'onorevole sottosegretario. Vuol dire che attenderemo questi mesi. Sono però tre mesi che l'alluvione ha distrutto il vecchio ponte metallico costruito dagli alleati in sostituzione del ponte distrutto nel 1943. Attenderemo. Io non ho però molta fiducia che il ponte si faccia, perchè mi risulta che gli studi sono ancora a uno stadio quasi iniziale; poi, credo manchi pure lo stanziamento necessario, per cui, per bene che vada, arriveremo all'anno finanziario 1951-52! Vorremmo quindi pregare l'onorevole sottosegretario di farci sapere cosa dovremo dire a tutti i cittadini dell'alifano, essendo questo l'unico ponte che unisce l'alifano alla Campania. Diremo loro di attendere ancora un anno o un anno e mezzo, ma ricordatevi che la popolazione di quei luoghi deve fare 12 chilometri in più perchè deve arrivare sul ponte della via Appia. Dodici chilometri all'andata e dodici al ritorno sono 24 chilometri al giorno. È uno sperpero di tempo, di danaro e di energia. Comunque le do appuntamento, onorevole sottosegretario, verso il mese di giugno, quando ripeterò l'interrogazione! ...

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cerabona, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non creda urgente disporre che sia consegnato all'A. N. A. S. il tronco stradale Timpone Rosso-Terranova di Pollino della strada statale n. 92. Il tratto è minacciato da rilevanti frane, e lo sprofondamento, iniziatosi fin dall'anno scorso, minaccia di aggravarsi, con disastrose conseguenze, isolando ancora più un paese fra i più abbandonati della Lucania ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il tronco di strada statale cui fa riferimento l'onorevole interrogante è stato già preso in consegna dall'A. N. A. S., la quale sta già curandone la manutenzione attra-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

verso il compartimento della viabilità di Cosenza.

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

CERABONA. Veramente avevo presentato l'interrogazione parecchio tempo fa, ma, dopo l'assicurazione avuta dall'onorevole sottosegretario, posso dire di essere soddisfatto. Devo poi far rilevare all'onorevole sottosegretario che in Lucania bisogna sollecitare un po' gli organi preposti, specialmente perchè attuino i lavori nei paesi in cui manca assolutamente ogni viabilità. Prego in particolare l'onorevole sottosegretario di richiamare l'A. N. A. S. al suo dovere: avere avuto in consegna il tronco non significa aver fatto tutto.

Io non voglio dare appuntamenti, come ha fatto l'onorevole Sansone. Mi auguro però che per giugno sia tutto sistemato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli De Vita e Grammatico, al ministro dei trasporti, « per conoscere se e quando saranno ricostruiti i tre ponti ferroviari (Delia, Ponte, Chinisia) lungo la linea Castelvetro-Trapani ».

L'onorevole sottosegretario per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La costruzione delle nuove travate metalliche è già stata appaltata, e precisamente: le travate dei ponti sull'Arena (in località Delia) e sul Sosio (in località Chinisia) alla Società industrie prodotti siderurgici di Roma e quelle del ponte sul Birgi (in località Ponte) alla S. A. R. I. T. di Orbassano.

Dato lo stato di approvvigionamento, presso le ferriere, dei materiali occorrenti e lo stato delle lavorazioni in officina, si può presumere, salvo difficoltà impreviste, che nell'aprile prossimo potranno essere ultimati i ponti sull'Arena e sul Sosio e nel giugno prossimo quello sul Birgi.

Posso assicurare l'onorevole interrogante che la sistemazione dei ponti in parola viene attentamente seguita e sollecitata.

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

DE VITA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario della risposta e prendo atto della buona volontà del Ministero dei trasporti di dare esecuzione alla ricostruzione di quei ponti, non senza però rilevare che non esiste, io credo, in tutta Italia un tronco ferroviario con un numero così rilevante di ponti da ricostruire. Aggiungo soltanto — e l'onorevole sottosegretario me ne può dare atto — che il

ponte Chinisia attende da circa venti anni di essere ricostruito. È necessario che i lavori siano fatti con sollecitudine e, soprattutto, che siano fatti bene: perchè, se questi ponti non resisteranno alla piena dei fiumi, essi saranno nuovamente distrutti, e ci troveremo allora nella situazione di prima.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cerabona, al ministro dei trasporti « per conoscere se sia vero che si pensi di sopprimere il servizio automobilistico Castelsaraceno-Lagonegro, lasciando nel più triste abbandono un paese di oltre tremila abitanti, privo di qualsiasi altro mezzo di trasporto, e come si creda di provvedere perchè non si verifichi un sì deplorabile inconveniente ».

L'onorevole sottosegretario per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La Società strade ferrate del Mediterraneo, in esecuzione del conforme intendimento manifestato, ha effettivamente sospeso l'esercizio dell'autolinea Castelsaraceno-Lagonegro. Tale sospensione non ha però prodotto inconvenienti di sorta alle popolazioni del comune di Castelsaraceno, dato che, cessata la gestione della Società mediterranea, si è provveduto ad assicurare la continuazione del servizio facendolo assumere alla S.I.T.A.

La situazione venutasi così a determinare sarà, al più presto possibile, regolarizzata con la costituzione, nei confronti della S.I.T.A., di un nuovo rapporto concessionale in sostituzione di quello che, stabilito a suo tempo con la Società mediterranea, è venuto a caducarsi in dipendenza della suindicata sospensione.

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

CERABONA. Devo dire che sono fortunato, in quanto le mie due interrogazioni hanno avuto esito favorevole.

Occorre soltanto che il Ministero dei trasporti concluda subito con la S.I.T.A. un definitivo accordo, perchè si tratta di impellenti necessità: Castelsaraceno è un comune isolato dal consorzio umano.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Mancini, al ministro dei trasporti, « per sapere se è a conoscenza del reiterato rifiuto opposto dalla società I.T.A.S. di Cosenza — anche dopo le precise disposizioni ministeriali comunicate da oltre un mese tramite l'Ispettorato compartimentale di Catanzaro — a disimpegnare il servizio automobilistico nei giorni festivi e di domenica ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

sulla linea Cosenza-Aiello Calabro; e per sapere altresì quale provvedimento intendo adottare perchè senz'altri indugi venga disposta l'immediata effettuazione del servizio che interessa i cittadini di dieci centri abitati».

Su richiesta del Governo, questa interrogazione sarà svolta in altra seduta.

L'onorevole interrogante è d'accordo?

MANCINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Mazza, al ministro delle poste e delle telecomunicazioni, « per conoscere i provvedimenti che si intendono adottare per sopprimere all'assoluta deficienza dei locali dell'ufficio postale di Torre del Greco e alla cattiva funzionalità che da tale deficienza deriva ».

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

GALATI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Fin dal settembre 1946, un ispettore superiore, incaricato di eseguire un sopralluogo a Torre del Greco per suggerire come eliminare gli inconvenienti che erano stati segnalati dal commissario prefettizio in merito alla organizzazione dei servizi postelegrafonici in quel comune, propose, fra l'altro, che fosse dato un più decoroso assetto ai locali di quella ricevitoria, invero inidonei, insufficienti e, allora, nel più deplorabile abbandono.

Non essendo stato possibile aderire alla richiesta del commissario prefettizio di costruire — a cura e spese dell'amministrazione — un edificio per sistemarvi i servizi postali, telegrafici e telefonici, perchè — a prescindere dalle condizioni del bilancio — i locali delle ricevitorie devono essere forniti dai titolari delle stesse (o, altrimenti, per ragioni di decoro e di pubblica utilità, dal comune), e avendo avuto esito negativo l'accurata ricerca di altri locali adatti allo scopo, non restò altra possibilità che quella di migliorare, per quanto possibile, le condizioni di ambiente dell'attuale sede per darle un certo decoro. Furono pertanto disposti alcuni lavori di miglioramento che non credo necessario elencare.

E poichè i lavori stessi avrebbero costituito una spesa non lieve a carico del ricevitore, l'amministrazione decise di contribuirvi per metà dell'importo complessivo.

Malgrado i miglioramenti apportati all'ufficio, non è stato possibile superare gli inconvenienti derivanti dalla deficienza dei locali. Le lagnanze sulla funzionalità della ricevitoria hanno indotto l'amministrazione — ministro l'onorevole Jervolino — a disporre, verso

la metà dello scorso novembre, un altro sopralluogo ispettivo. L'ispettore incaricato ha confermato la persistente inidoneità del locale, ma non ha riscontrato deficienze di servizio imputabili al personale, nè gli sono state presentate lagnanze al riguardo. Le ricerche per trovare altro locale adatto sono state sin ora infruttuose.

Si sta tuttavia studiando, d'accordo con le autorità comunali, il modo di risolvere adeguatamente il problema. Ho fatto inviare un funzionario ispettivo a Torre del Greco: avrò la relazione fra qualche giorno, e sarà provveduto secondo le possibilità che risulteranno più convenienti. Se l'onorevole interrogante, che è del luogo, crederà di dare qualche indicazione, farà cosa assai gradita.

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

MAZZA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario per l'accuratezza dei riferimenti storici. Egli stesso ci ha detto che le lamentele risalgono al 1946 e che si potrebbe anzi andare più lontano nel tempo. E poichè gli uomini vivono di speranza, io mi illudo di potermi dichiarare soddisfatto per quel che ci vien fatto di sperare. Non vorrei però che chi di speranza vive senza « posta » muoia.

E poichè Torre del Greco, con 64.000 abitanti (fra cui molte migliaia di pensionati e centinaia di artigiani che hanno necessità di spedire ogni giorno pacchi), ha un ufficio postale che non oso descrivere in quest'aula (credo infatti che le parole che sarei costretto a usare mi varrebbero per lo meno un richiamo dal signor Presidente), io vorrei pregarla, onorevole sottosegretario, di insistere e di non fidarsi troppo degli ispettori che il Ministero manda in giro. Perchè ho l'impressione che tra i funzionari, la direzione provinciale delle poste e telegrafi e il ricevitore locale si creino facilmente dei rapporti — direi — di ...comprensione burocratica, per cui quello che per noi è un disservizio indegno di un'amministrazione civile — per assoluta mancanza di spazio (deficienza dei locali) — per i funzionari è viceversa solo uno stato di inidoneità relativa.

Io chiedo alla cortesia dell'onorevole sottosegretario che egli voglia onorare per un giorno solo, con la sua presenza, la mia Torre del Greco, dove l'aria non è cattiva e dove egli potrà riposarsi e ritemperarsi per nuovo lavoro. Se verrà — deve credermi — vedrà e provvederà.

GALATI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Ho fiducia nel personale ispettivo del Ministero; ma riba-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

disco che sarà svolta una inchiesta accuratissima.

MAZZA. Grazie.

PRESIDENTE. Seguono l'interrogazione degli onorevoli Pesenti, Tarozzi, Cerreti, Grazia e Cavallari, al ministro delle finanze, « per sapere quali criteri guidano la politica doganale del Governo nel settore alimentare; quali tariffe sono previste nel progetto doganale per i generi alimentari importati e quali accordi sono stati presi ad Anney e sono previsti per l'avvenire » (superata dalla presentazione del disegno di legge sugli accordi di Anney); e l'interrogazione dell'onorevole Sammartino, ai ministri della difesa e del tesoro, « per sapere se sono a conoscenza del fatto che oltre un migliaio di pratiche di pensioni di guerra giacciono indefinite presso il sottosegretariato competente a causa della mancata evasione delle richieste di documenti di rito al distretto militare di Campobasso, il quale risulta non aver dato riscontro anche a tre e quattro solleciti del sottosegretariato stesso; che un tale stato di cose ingenera giusto risentimento in numerosi mutilati, invalidi, vedove e genitori di Caduti, che da cinque anni non ancora riescono a definire la propria pratica di pensione; e come intendano dunque ovviare a così grave disfunzione di servizi che, peraltro, non si vuole attribuire a mancato senso di responsabilità dei funzionari preposti ».

Non essendo presente alcuno degli onorevoli interroganti, si intende che abbiano ritirato le rispettive interrogazioni.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Natoli Aldo, Lizzadri e Cinciari Rodano Maria Lisa, al ministro del tesoro, « per conoscere quali sono i suoi intendimenti a proposito dell'Istituto poligrafico dello Stato, del suo potenziamento e sviluppo: e ciò specialmente in relazione alle voci e ai fatti che, recentemente, hanno mantenuto in vivo allarme ed agitazione i dipendenti dell'istituto con la minaccia di una progressiva smobilitazione dello stabilimento ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

GAVA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Allo scopo di mettere l'Istituto poligrafico dello Stato in grado di adempiere più agevolmente alle sue complesse e delicate funzioni vennero, con i decreti legislativi 22 settembre 1947, n. 1105 e 22 dicembre 1947, n. 1575, emanate disposizioni sull'ordinamento dell'importante complesso produttivo.

Con tali decreti è stato stabilito che l'Istituto poligrafico dello Stato gestisca in se-

zione autonoma speciale, per conto dello Stato ed alle dirette dipendenze del Ministero del tesoro, l'Officina carte-valori.

Inoltre si è disposto che l'Istituto poligrafico vero e proprio (costituito dalla stamperia e dalle cartiere) abbia un consiglio di amministrazione, composto da un consigliere di Stato, da alcuni rappresentanti delle amministrazioni statali interessate, da alcuni esperti e dai rappresentanti del personale dell'istituto stesso. A sua volta, era previsto per la sezione autonoma (costituita dall'Officina carte-valori) un apposito consiglio di amministrazione, composto dal presidente dell'istituto e dai rappresentanti del provveditorato generale dello Stato, della ragioneria generale e della direzione generale del tesoro, con l'intervento dei rappresentanti del personale, per tutte le questioni riguardanti il personale stesso.

Le norme contenute nei due provvedimenti del 1947 si sono rivelate atte a dare, all'amministrazione e alla gestione degli organismi in parola, un regolare funzionamento. Tuttavia, l'esperienza fatta in questi due anni ha dimostrato l'opportunità di apportare alle attuali norme alcune modificazioni ed integrazioni, allo scopo di semplificare ed quanto la composizione degli organi collegiali amministrativi (cioè anche in adesione a voti espressi dalle maestranze dell'istituto) e di assicurare un migliore coordinamento di funzioni e di responsabilità.

Con il disegno di legge in corso si mira a variare la composizione del consiglio d'amministrazione dell'istituto, riducendo il numero dei membri da 11 a 10 ed includendovi un esperto in materia industriale ed amministrativa. Inoltre si sopprime il comitato permanente (il quale finora funzionava come giunta esecutiva del consiglio di amministrazione) e si istituisce invece la carica di consigliere delegato (si propone di affidarla all'esperto in materia industriale ed amministrativa), il quale dovrà entrare a far parte del consiglio di amministrazione.

In tal modo si ritiene vi sarà una maggiore possibilità di agire prontamente nella trattazione di importanti affari di carattere urgente e indifferibile, e di risolvere con la necessaria rapidità le numerose questioni di minor rilievo, per le quali non sia strettamente prescritta una apposita preventiva deliberazione del consiglio caso per caso ma sia sufficiente una autorizzazione di massima o una delega ben delimitata. Con l'istituzione della carica di consigliere delegato si mira anche a rendere personale e ben individuabile

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

la responsabilità di chi amministra, in luogo di una responsabilità collegiale, frazionata e non bene precisabile.

Con l'occasione si è anche modificata la durata delle cariche consiliari, riducendola da cinque a due anni, perchè vi sia la possibilità di sostituire più rapidamente quegli elementi per cui eventualmente si renda opportuno far ciò.

Per quanto concerne la struttura organizzativa dell'Officina carte-valori, occorre rilevare, in primo luogo, che nessuna sostanziale modifica il nuovo disegno di legge apporta all'ordinamento attuale, che vige pacificamente da due anni e non ha dato mai luogo a proteste o ad inconvenienti. La sola variante che il provvedimento reca è quella relativa all'attribuzione della carica di presidente del consiglio di amministrazione dell'Officina al provveditore generale dello Stato, quale capo del servizio che più direttamente ha l'obbligo di vigilare sull'attività dell'Officina stessa, anziché al presidente dell'Istituto poligrafico.

Peraltro l'intimo e costante collegamento tra le due parti dell'istituto è assicurato dai tre rappresentanti del Ministero del tesoro, i quali, mentre compongono il consiglio di amministrazione dell'Officina carte-valori, fanno parte anche del consiglio di amministrazione dell'Istituto poligrafico; tale collegamento è assicurato anche dall'intervento nei due consigli di amministrazione del direttore generale del poligrafico.

Non sembrando che la lieve variante, di cui sopra si è fatto cenno, possa in qualsiasi modo sconvolgere l'ordinamento attuale dell'istituto (che invece rimane integro nella sua formazione: 1° stamperia e cartiere; 2° Officina carte-valori), sono del tutto infondate le apprensioni espresse da parte della stampa per un supposto smembramento o una voluta smobilitazione dell'istituto, che invece il Governo desidera sempre meglio potenziare e rafforzare.

Del resto, il disegno di legge sarà sottoposto all'esame del Parlamento, al quale spetterà di decidere in merito.

Per dimostrare invece come il Ministero del tesoro stia provvedendo al potenziamento dell'Officina si possono citare gli importanti acquisti, fatti negli ultimi tempi, di macchine moderne per il rinnovamento dei vecchi impianti. Sono arrivate, negli anni 1948 e 1949, agli stabilimenti di piazza Verdi e via Gino Capponi: nove macchine da stampa di tipi diversi; una macchina *multilith*; una macchina calcolatrice; un gruppo convertitore; un impianto di riscaldamento a vapore; due im-

pianti tenuta liquidi infiammabili; cinque cilindri in ghisa; 16113 matrici per ripristino macchine *monotype*; e allo stabilimento di Foggia: un motoriduttore; due epuratori; due rigatrici; un tagliacarte. Sono in corso di acquisto per lo stabilimento di piazza Verdi: una macchina per riproduzione fotomeccanica; una macchina per numismatica; una macchina per granire; due macchine rotocalcografiche; 550 placche di acciaio speciale per incisioni. Sono stati inoltre richiesti macchinari sul piano E. R. P. con un primo e secondo elenco per gli stabilimenti di piazza Verdi e di via Gino Capponi, e per quello di Foggia. Le macchine richieste col primo elenco (e cioè le macchine tagliatela e tagliacarte trilaterali) sono già arrivate, mentre le *intertype* e *linotype* sono di prossimo arrivo.

MARCHESI. Il poligrafico è la cosa più bella che abbia lo Stato italiano: cercate di mantenerla!

GAVA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Onorevole Marchesi, come vede, accogliamo le richieste.

LIZZADRI. Chiedo di replicare io.

PRESIDENTE. Sta bene: ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

LIZZADRI. Prendo atto con molta soddisfazione, a nome delle maestranze che ci hanno incaricato di presentare l'interrogazione, del potenziamento dell'attrezzatura di questo importante stabilimento dello Stato.

Prendo atto anche delle modifiche apportate nell'amministrazione del poligrafico, la quale dà indirettamente le assicurazioni cui mirava l'interrogazione che noi deputati di Roma abbiamo presentato, e cioè che non vi fosse alcun licenziamento, anche se avremmo preferito che nella pur soddisfacente risposta dell'onorevole sottosegretario si fosse espressamente dichiarato che non esiste la minaccia di licenziamenti. Questo è — ripeto — il motivo fondamentale della nostra interrogazione. Noi in merito abbiamo avuto anche alcuni colloqui col sottosegretario Malvestiti — a suo tempo investito della questione — affinché il potenziamento di questo importante stabilimento portasse con sé, come conclusione e conseguenza, il mantenimento al lavoro di tutte le maestranze.

Si tratta — come ella sa, onorevole sottosegretario — di ottomila lavoratori. In questi ultimi tempi da parte della stampa (a torto o a ragione, con accuse giuste o infondate) furono avanzati rilievi sui costi di produzione dell'istituto, osservando che i costi di produzione del poligrafico dello Stato superano

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

quelli degli stabilimenti privati. Noi abbiamo condotto un'indagine in tal senso.

Le maestranze — e, se lo dicono, evidentemente sono d'accordo con i dirigenti — cosa ci dicono? Che la potenzialità di questo importante istituto oggi è sfruttata solo per metà: esso, per la sua attrezzatura e per gli impianti e attrezzi nuovi che sono stati acquistati in questi ultimi tempi, potrebbe produrre il doppio di quanto produce.

È naturale che, se uno stabilimento ha una attrezzatura che può produrre cento e invece produce cinquanta, i costi di produzione non siano adeguati a quelli che sarebbero se lo stabilimento rendesse in pieno.

È stata affacciata anche la ipotesi che, intensificando il lavoro presso il poligrafico dello Stato, verrebbe a nuocersi all'industria privata. Anche ciò è smentito da una relazione fatta dalla presidenza dell'istituto, nella quale è spiegato che se l'istituto potesse produrre al cento per cento, inciderebbe solo per il 0,45 per cento su tutta la produzione nazionale. Questo è necessario dire per eliminare voci secondo le quali noi verremmo a favorire alcune categorie a danno di altre.

Vi sono poi talune aziende statali che si servono dell'industria privata, e, se esse danno lavoro alle maestranze in genere, danno però un utile anche al capitale privato. Così, mi sembra strano che le ferrovie dello Stato, i monopoli, l'I. N. A. M., ecc., debbano servirsi dalle industrie private. Se gli istituti di previdenza e in genere gli organismi statali o controllati dallo Stato si rifornissero dal poligrafico dello Stato non soltanto il costo di produzione diminuirebbe ma verrebbe eliminato anche ogni pericolo di licenziamento.

In tal senso prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario, e mi auguro che queste osservazioni siano tenute in considerazione per la tranquillità degli ottomila dipendenti dell'Istituto poligrafico dello Stato. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Silipo, al ministro dell'agricoltura e delle foreste, « per conoscere le ragioni per le quali il compartimento agrario delle Calabrie, nonostante il decreto-legge del 13 febbraio 1933, n. 215, e il decreto legislativo del 14 dicembre 1947, n. 1598, non ha concesso contributi sostanziali (pare anzi che ne abbia concesso uno solo ed inadeguato) al settore industriale degli impianti, trasformazioni ed ampliamenti di oleifici ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste ha facoltà di rispondere.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Il motivo per il quale non soltanto l'ispettorato compartimentale agrario delle Calabrie, ma tutti i funzionari preposti alla direzione dei vari ispettorati compartimentali dell'agricoltura nel territorio della Repubblica, e lo stesso Ministero dell'agricoltura e delle foreste, dovettero sospendere, qualche anno fa, la concessione dei sussidi previsti per la esecuzione di opere di miglioramento fondiario (decreto-legge 13 febbraio 1933, n. 215) nei casi di impianti e attrezzature per la molitura delle ulive, risiede nella opposizione degli organi di controllo. Rilevarono tali organi che impianti del genere (oleifici, cantine, caseifici, essiccatoi, ecc.) hanno carattere industriale e non possono essere annoverati fra le opere che direttamente aumentano o concorrono ad aumentare la produttività del fondo, alle quali soltanto possono essere accordati i benefici dalle leggi previsti per incoraggiare la concessione di miglioramenti fondiari.

Per dirimere questa questione fu divisa l'adozione di una apposita norma legislativa. Tale norma (alla quale, anche se non formulata nei termini che son propri delle norme interpretative di preesistenti leggi, deve tuttavia riconoscere carattere interpretativo, almeno per la parte concernente gli impianti nell'ambito dell'azienda agricola) fu emanata con l'articolo 9 della legge 23 aprile 1949, n. 165. In forza di essa sono stati ammessi al trattamento delle opere di miglioramento fondiario — agli effetti della concessione (alternativa) del concorso statale negli interessi sui mutui all'uopo contratti con istituti di credito autorizzati a tale categoria di operazioni — gli impianti e le attrezzature in parola sia aziendali che cooperativi.

La nuova norma ha efficacia giuridica in tutto il territorio della Repubblica e indipendentemente dall'utilizzazione dei fondi E.R.P., ma su tali fondi è stata prevista, dalla menzionata legge 23 aprile 1949, n. 165, l'assegnazione di un miliardo di lire, utilizzabile esclusivamente nei territori dell'Italia meridionale, della Sicilia, della Sardegna, delle province di Frosinone e di Latina, e dell'Isola d'Elba, per la concessione di sussidi per le attrezzature in parola.

È nell'intendimento del Ministero dell'agricoltura e delle foreste che la Calabria partecipi non meno delle altre regioni meridionali all'utilizzazione di tale fondo, ed è

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

augurabile che — là dove non provvedono i consorzi agrari — sorgano iniziative per la costituzione di enti cooperativi fra agricoltori, specialmente piccoli, aventi lo scopo di creare impianti di uso collettivo.

All'ispettore compartimentale delle Calabrie, come agli altri delle regioni interessate, sono state impartite istruzioni, allo scopo di provocare tali iniziative e coordinarle. Appena i progetti concreti saranno presentati, sarà nei loro confronti aperta la rituale istruttoria tecnico-economica ai fini dell'ammissione al sussidio.

MICELI. Il miliardo è già disponibile?

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e foreste*. Il miliardo che si riferisce a questa iniziativa è sbloccabile in base alla presentazione di una serie di iniziative che, purtroppo, da queste regioni meridionali ancora non vengono presentate in modo organico e chiaro.

Noi stiamo sollecitando gli uffici compartimentali perchè ci preparino il relativo programma.

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

SILIPO. Il tono vago della risposta, che riguarda una interrogazione presentata da me già dieci mesi or sono, non mi permette di dichiararmi soddisfatto. Appare chiaro che da dieci mesi, da quando cioè ho presentato la mia interrogazione, nulla si è fatto e si è rimasti in attesa di un provvedimento di cui ancora non si ha notizia.

S'è parlato anche di opposizione da parte degli organi di controllo, in quanto non si potevano — secondo detti organi — finanziare opere che dovrebbero avere carattere industriale. Noi parliamo continuamente della industrializzazione del mezzogiorno e poi neghiamo gli aiuti.

Non è completamente esatto, poi, ciò che è stato affermato che cioè non sarebbero stati chiesti finanziamenti del genere da parte di alcuno, perchè moltissimi hanno presentato da tempo domande per ottenere i sussidi per la istituzione di frantoi, ed io ho presentato appunto questa interrogazione dietro sollecitazione di molti modesti proprietari, i quali aspettano questi piccoli aiuti che non si concedono mai!

DI VITTORIO. Sono troppo piccoli.

SILIPO. Sì, sono troppo piccoli, appunto perchè sono per il mezzogiorno. In verità ci sono interferenze da parte degli oleifici del nord, i quali hanno interesse a lavorare da soli ed a lasciare sempre allo stato di colonia il Mezzogiorno.

Non è questo, naturalmete, ciò che le popolazioni del sud si attendevano. Ma, pazienza, questo Governo non sarà certamente eterno!

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Io credo di aver distinto molto chiaramente i due aspetti della questione. Uno di questi riguarda l'interpretazione di una norma.

SILIPO. *Dum Romae consulitur*, i frantoi vanno in malora.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Se ella avesse avuto la compiacenza di stare attento alla mia risposta probabilmente ciò che ha detto nella sua replica lo avrebbe ritenuto superfluo.

Io ho dunque distinto la questione in due aspetti. Anzitutto, dal punto di vista giuridico, vi era discussione circa l'interpretazione della norma della legge 215. Da parte degli organi di controllo, si diceva che questi stabilimenti non possono essere considerati delle opere di trasformazione agraria a cui si possano dare i contributi di miglioramento in base alla suddetta legge. Allora, si è provveduto con una norma apposita alla quale si attribuisce carattere interpretativo della legge del 23 aprile del 1949, chiarendo così la situazione. Cioè, queste opere sono ammesse al contributo di miglioramento e questa norma ha efficacia per tutta l'Italia.

Quindi, gli ispettorati non possono rifiutarsi di ammettere ad usufruire del contributo queste opere.

Vi è poi da considerare l'aspetto finanziario. Per incrementare questa attività nell'Italia meridionale, dove particolarmente è sentita la necessità di queste opere (cantine sociali ed oleifici), è stato anche predisposto un finanziamento specifico per l'ammontare di un miliardo, che è, però, diretto non a sovvenzionare opere di singoli ma opere di cooperative e di enti, appunto per dare incremento allo spirito di collaborazione nell'Italia meridionale, dove, come ella sa, (anch'io sono meridionale) queste iniziative non sono sufficientemente caldegiate.

Adesso che le norme sono chiare e che il finanziamento esiste, si attende che gli interessati si decidano a chiedere di beneficiare di questi vantaggi. Quindi, non sono più in questione né gli organi periferici responsabili né il Ministero, ma compete all'iniziativa privata mettere in moto il meccanismo delle concessioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Mastino Gesumino, Maxia, Petrucci, Bontade Margherita, Borsellino e Chieffi, al ministro della difesa, « per conoscere nella imminente assegnazione della linea aerea Roma-New York, mentre plaudono a tale iniziativa, se intenda assegnare tale linea ad una società risultante dalla concentrazione di tutte quelle nazionali a capitale italiano, oppure se esistano impegni diretti ad attribuire tale linea ad altra società diversamente costituita, il che potrebbe nuocere alla economia nazionale ».

Non essendo presenti si intende che l'abbiano ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Silipo, al ministro delle finanze, « per sapere se abbia davvero l'intenzione di chiedere alla camera del lavoro di Pizzo Calabro i locali, che ad essa sono stati assegnati sin dal 1° gennaio 1947, per assegnarli al locale ufficio del registro, pur essendo inadatti allo scopo ».

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

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Nel gennaio del 1947 fu assegnata a titolo precario alla camera del lavoro di Pizzo Calabro la locale ex casa del fascio. Alla consegna si oppose il circolo goliardico che, fin dalla liberazione, aveva occupato l'immobile e che sosteneva di avere contratto notevoli spese per il riattamento dell'immobile stesso. Dall'forzata apertura del locale e dalla immissione della camera del lavoro nel possesso di questo stabile derivarono due ricorsi da parte del circolo goliardico (uno all'autorità giudiziaria e l'altro al Consiglio di Stato) finiti entrambi con esito sfavorevole per il « circolo » ricorrente. L'amministrazione del demanio, dal suo canto, ha tentato a varie riprese di conciliare le diverse esigenze delle parti, ma senza risultato alcuno. Nel contempo, essendo sorta la necessità di dare definitiva sistemazione all'ufficio del registro, il quale è tuttora situato in locali di proprietà privata, insufficienti e siti nella periferia della cittadina, è stata interessata l'intendenza di finanza di Catanzaro perché provveda prendendo, ove occorra, accordi con il prefetto.

La eccezionale inidoneità del fabbricato ad essere adibito a sede dell'anzidetto ufficio del registro, in verità non è giustificata perché l'edificio tuttora occupato dalla camera del lavoro, e per l'ubicazione nel centro della cittadina e per la disposizione degli ambienti, si presta bene alle necessità del servizio. Bisogna, d'altra parte, sottolineare, come ho già detto, che attualmente l'ufficio del re-

gistro si trova sistemato in un edificio di proprietà privata e quindi l'amministrazione deve corrispondere il canone d'affitto al proprietario; mentre la camera del lavoro potrebbe benissimo trasferirsi nei locali che l'ufficio del registro lascerà liberi a seguito del trasloco nell'ex casa del fascio.

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

SILIPO. Ciò che ha detto l'onorevole sottosegretario risponde solo in parte a verità. È vero che l'autorità giudiziaria per due volte ha dato torto ai goliardi e ragione alla camera del lavoro; ma non è vero che l'ufficio del registro di Pizzo Calabro abbia assoluta necessità di trasferirsi nei locali della medesima. Da molti anni l'ufficio del registro di quel comune si trova nei locali che occupa attualmente, senza che vi siano state lagnanze e solo in questo momento si avverte la necessità di trasferirlo, proprio nella casa dei lavoratori!

Io conosco molto bene quei locali: si tratta di un vasto salone da adibirsi a riunioni e di una stanzetta usata come ufficio. Perché l'ufficio del registro possa trasferirsi in questi locali, occorrerebbe provvedere a lavori di adattamento per suddividere il salone in tante camere, non tutte fornite di finestre, dato che nel salone ve ne sono soltanto due.

D'altra parte, non è giusto togliere ai lavoratori la casa che fu costruita con la prestazione gratuita della mano d'opera degli stessi. Si vuole forse dare una ingiusta ed illegittima soddisfazione ai pochi goliardi del luogo, rigurgiti di fascismo, i quali hanno ripetutamente e pubblicamente detto che non si sarebbero dati pace fino a tanto che i lavoratori non fossero stati cacciati da quei locali?

Se non sussiste questa segreta e poco pulita intenzione, francamente io non ne vedo altre.

A Pizzo Calabro vi sono tante altre necessità, delle quali il Governo non si cura: vi è, per esempio, la necessità di provvedere ad opere portuali, perché una parte dell'abitato minaccia di andare a finire nel mare! Ma di questo il Governo non s'interessa. S'interessa soltanto di dare locali inidonei (fossero almeno idonei, pazienza!) ad un ufficio che sta bene dove si trova, pur di toglierli ai lavoratori!

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

CASTELLI, *Sottosegretario di stato per le finanze*. Non desidero mettermi, con battute polemiche, fuori del seminato. È certo che l'ex casa del fascio non servirà per sistemare il porto di Pizzo Calabro, onorevole Silipo..., ma desidero semplicemente tranquillizzarla. Non è che si voglia dare una soddisfazione ai goliardi, che io non so quale derivazione o quale paternità politica abbiano, si vuole unicamente mettere a disposizione di un ufficio governativo i locali della ex casa del fascio che sono passati in proprietà dello Stato in forza di una legge, decisa unanimamente dai partiti che allora facevano parte del governo espresso dai comitati di liberazione.

Ciò in relazione ad una direttiva generale dell'amministrazione del demanio, la quale ritiene — e fa con questo della buona amministrazione — che, piuttosto di pagare canoni di affitto, spesso onerosi, a privati, (*Interruzione del deputato Silipo*) sia più conveniente e più sano, dal punto di vista amministrativo, dare questi locali agli uffici statali e, nella specie, a quelli del registro i quali, come l'onorevole interrogante sa, assumono di giorno in giorno maggiore importanza perchè amministrano, fra l'altro, l'imposta generale sull'entrata, che rappresenta un buon quarto del gettito attuale delle entrate statali.

SILIPO. Chiedo di replicare brevemente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILIPO. Onorevole sottosegretario, ritengo che lo Stato dovrebbe spendere molto per adattare l'ex casa del fascio mentre la cifra che annualmente corrisponde per il fitto dei locali dell'ufficio del registro è esigua perchè si è in regime di blocco. La prego, quindi, di fare il possibile per sospendere l'esecuzione, perchè vi è un gran fermento fra i lavoratori di Pizzo Calabro che hanno diritto di rimanere nella loro casa, non vogliono andarsene e non se ne andranno!

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni s'intendono ritirate non essendo presenti gli onorevoli interroganti:

Donatini e Paganelli, ai ministri della agricoltura e foreste, dei lavori pubblici e delle finanze, « per conoscere quali provvedimenti intendono prendere per soccorrere immediatamente, e come la gravità impone, le popolazioni della provincia di Firenze fortemente danneggiate dalla alluvione del 26 e 27 novembre 1949 »;

Lecciso, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei lavori pubblici,

« per sapere se, considerati i danni ingenti causati dagli allagamenti nelle campagne e dalle inondazioni di molti centri abitati della provincia di Lecce, non ritengano necessario ed urgente predisporre provvedimenti in base ai quali si possano compiere le opere richieste per una sistemazione idraulica, che acceleri e garantisca il deflusso delle acque in luoghi di assorbimento, evitando così i danni che annualmente si verificano a causa della insufficienza di canalizzazioni, con grave pregiudizio per la economia del Salento »;

Bottai, al Governo, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare nei confronti degli ingenti danni causati dalla recente alluvione e per opera dello straripamento del fiume Arno, ad abitazioni, terre coltivate, impianti industriali, vie di comunicazione compresi in vaste zone delle provincie di Pisa e Livorno; e se, oltre ai provvedimenti di soccorso necessari ad alleviare le condizioni di disagio delle popolazioni colpite, e a risarcirne i danni, il Governo non ritenga di affrontare e risolvere il problema dell'assetto definitivo del corso dell'Arno onde evitare che frequenti piene e straripamenti infliggano considerevoli danni a terre, industrie, case e vie di comunicazioni ».

Segue un'interrogazione Di Vittorio al ministro degli esteri. Se l'onorevole Di Vittorio è d'accordo, sarà svolta dopo lo svolgimento della interpellanza Melis.

DI VITTORIO. Sta bene, signor Presidente.

Svolgimento di una interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della interpellanza dell'onorevole Melis:

« Al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro della marina mercantile, per conoscere a quali criteri si ispiri l'azione degli organi governativi e responsabili relativamente ai trasporti marittimi sulla unica linea di navigazione quotidiana che collega l'isola di Sardegna al continente tra Olbia e Civitavecchia. Non può essere infatti ignorato dai suddetti organi che da circa un mese, in conseguenza dell'agitazione dei marittimi, i piroscafi ritardano di varie ore le partenze determinando disordine in tutti i servizi di pubblici trasporti ed aggravando il disagio e il danno già sensibili e ripetutamente denunciati, nel traffico dei passeggeri e delle merci: nel che è da ravvisare una assenza gravissima di iniziativa da parte degli organi di governo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

per assicurare in qualsiasi modo la regolarità di un servizio essenziale per l'isola. In ordine a tale situazione, l'interpellante chiede inoltre di conoscere quale seguito concreto si sia dato o si intenda dare alle impegnative assicurazioni fornite alla Camera dei deputati nella seduta del 28 settembre 1949, in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, dal ministro della marina mercantile e dallo stesso Presidente del Consiglio ».

L'onorevole Melis ha facoltà di svolgerla.

MELIS. Nella seduta del 28 settembre 1949, in questa Camera, si ripeterono negli accorati documentati interventi di vari deputati della mia isola, molteplici temi, relativi alla soluzione del problema delle comunicazioni marittime della Sardegna con la penisola. Quella seduta culminò nella mia richiesta perentoria di un impegno fondato, non solo sulla dichiarazione di adesione già esplicitamente data dal ministro, che avesse il suffragio definitivo e impegnativo del voto della Camera.

La sensibilità dell'onorevole Presidente del Consiglio volle evitare quella che a lui parve espressione di eccessiva sfiducia, di pessimistica valutazione da parte dei deputati dell'isola sul credito da accordare al Governo in relazione a questo particolare problema e pronunciò parole che assunsero, per il suo spontaneo intervento a questo punto del dibattito, un carattere di solennità. Col sigillo della sua autorità di capo del Governo egli infatti intese superare la sollecitata direttiva determinante del Parlamento, col suo impegno personale e governativo, impegno secondo il quale egli avrebbe con il suo Governo affrontato risolutivamente il problema e lo avrebbe risolto col senso di giustizia e di solidarietà che spettava all'isola, e di cui era convinto anche il ministro Saragat, favorevole alle giuste rivendicazioni contenute nel mio ordine del giorno a cui il presidente del Consiglio univa il suo personale appoggio.

E queste dichiarazioni assunsero un tale carattere solennemente impegnativo in senso definitivo ed aderirono così tempestivamente all'attesa della Camera, sensibilizzata dall'atmosfera che si era determinata anche sentimentalmente di fronte alla patente cronica ingiustizia che ci ha mantenuti staccati dalla madrepatria, con disagio morale e danni materiali profondamente sentiti, che tutta la Camera ripetutamente lo interruppe col suo applauso così come avviene quando matura qualcosa di importante, di nuovo, quando si determina una svolta in una situa-

zione, col senso di soddisfazione che dà il trionfo della giustizia. Io allora mi ritenni pago. Infatti non insistetti nel voto della Camera, prendendo atto dell'autorevole intervento, del fatto nuovo rappresentato dalla parola del Presidente del Consiglio contro cui, oltre tutto, non conveniva esprimere discredito o uno scetticismo che, in quel momento, pareva fuor di luogo: poteva sembrare una sfida alla fiducia della Camera nel Presidente del Consiglio. Attendemmo gli sviluppi di quella situazione.

Che cosa è avvenuto, invece, onorevoli colleghi? Non molto tempo dopo, stagnanti le acque... tariffarie, si è iniziata l'agitazione dei marittimi che incise immediatamente, drasticamente nei rapporti fra la Sardegna e il continente. I lavoratori del mare, infatti, per esercitare con la loro volontà di protesta una pressione utile sull'indirizzo governativo, per poter ottenere l'appagamento delle loro richieste, che io — lo dico subito — ritengo legittime, ricorsero allo sciopero così detto a singhiozzo: per cui la nave che partiva, si staccava dalla banchina.....

DI VITTORIO. Ella difende la Sardegna contro i marittimi.

MELIS. Ho già detto che le aspirazioni dei marittimi erano giuste e sono infatti state accolte, però debbo chiaramente precisare, perchè parlo della Sardegna con le sue necessità, i suoi estremi bisogni, della Sardegna più povera, l'abuso molteplice che da tutte le parti si consuma contro di lei, perchè la Sardegna è vittima anche di queste situazioni. Ebbene, dicevo, la nave in partenza, giunta ad una certa distanza dal porto, sostava poi per ore e ore, quattro o cinque ore, dopo di che riprendeva il suo movimento e giungeva con quattro o cinque ore di ritardo al porto di arrivo. Praticamente che cosa ne derivava? Il dissesto generale di tutti i traffici, di tutte le comunicazioni, poichè al porto di arrivo sono collegati tutti i mezzi di trasporto dell'isola con cui viaggiatori e merci raggiungono la destinazione: il ritardo, in effetti, creava una soluzione di continuità ed isolava viaggiatori e merci in situazione evidente di sacrificio e di perdita gravissima, anche d'indole morale e sentimentale per cui veramente le sole vittime della agitazione erano i viaggiatori malcapitati e gli interessi già così sacrificati dell'isola. E si trattava dei più umiliati e malandati viaggiatori che io conosca.

Badate, onorevoli colleghi, chi si avvia ad affrontare un viaggio in condizioni così disagiate, così costoso, in relazione alle misere

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

possibilità della massa isolana, lo fa per una necessità veramente pressante. La Sardegna ha un collegamento aereo molto frequentato: ma solo chi ha mezzi economici eccezionali si vale dell'aereo, e con l'aeroplano supera qualunque difficoltà anche quelle delle agitazioni a singhiozzo ignote... agli aerei. Ma il povero, chiamato al capezzale della mamma morente, sollecitato da necessità urgenti, improrogabili, bloccato invece in un porto isolato, impedito dal continuare nel suo viaggio, deve impotente sentire il peso della sua impossibilità, è drammaticamente subissato da una situazione di cui è infatti stato vittima egli, ed egli solo. Infatti la società armatoriale non sentiva alcun danno perchè i passeggeri coatti si imbarcavano ugualmente, i suoi affari (parlerò poi di questa situazione) erano egualmente sicuri e garantiti.

Il traffico era effettuato nel modo che ho detto, cioè non metteva a repentaglio il salario degli scioperanti. Per essi un servizio così attuato non subiva arresti di nessun genere; vittime erano soltanto centinaia e centinaia — nella media di circa 400 — di viaggiatori al giorno, talvolta anche di più, che dovevano, in queste condizioni, subire l'arresto delle attività prefisse e i disagi morali e materiali più gravi ed esosi.

Di fronte a ciò che cosa è avvenuto? Per oltre un mese questa situazione si è trascinata malgrado le proteste, malgrado l'ambascia da tutte le parti denunciata. Il Ministero della marina non si può dire che si sia dimostrato sensibile in questo duro frangente né che abbia dimostrato alcun interesse, e un interesse che doveva segnargli un compito preponderante per la soluzione rapida, per tutte le vie, dell'arresto di un essenziale pubblico servizio.

Ciò ha inteso dopo tanto tempo, il nuovo ministro, che è riuscito a sanare la situazione. Ma, e ciò è importante per quel che sto per dire, nell'ambito del Ministero competente non si è determinata nessuna di quelle iniziative che determinano le parti a risolvere il contrasto nel più breve termine. Né si dica che durante la crisi, durante il periodo dell'agitazione, non si poteva provvedere. Proprio in quei giorni, in quest'aula, deputati di vari settori, hanno agitato il problema degli aiuti di Stato all'industria pesante, industria che — il comunista onorevole Silipo nel suo intervento di poco fa quasi mi tenta a sfruttare i suoi argomenti — fagocita tanta parte dei miliardi degli aiuti statali a favore della economia parassitaria, quasi le casse dello Stato fossero un pozzo senza fondo.

Ebbene, il socialista onorevole Riccardo Lombardi, sostenuto da deputati dei vari settori e partiti, ha potuto impegnare molti miliardi — subito spesi — dopo i moltissimi di prima, in un ulteriore indirizzo di politica protezionistica e di sussidi per tali industrie, attraverso un ministro *ad interim*, assente il titolare del dicastero dell'industria. Dal che si deduce la grave e sintomatica deficienza dell'azione governativa nei riguardi della mia isola, anche per questo problema di importanza fondamentale, che ogni giorno rinnovava un dramma collettivo.

Ed è questa ottusa insensibilità che mi dà sfiducia, il batticuore per quel che giustamente io chiedo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CHIOSTERGI

MELIS. Il ministro Saragat, titolare responsabile del Ministero della marina ha detto, il 28 settembre in questa aula, testualmente, rivolgendosi a me, su questo particolare problema: « V'è un punto sul quale avete ragione — l'ho detto anche al presidente del Consiglio — ed è quello delle tariffe. Il criterio « ad eguale percorso eguali prezzi » è un criterio profondamente democratico che dobbiamo tenere presente. Questo mi pare che sia giusto ».

Ora, questa affermazione, ribadita dall'intervento del Presidente del Consiglio nella stessa seduta che io ho ricordato, non si può dire che sia accettata nell'ambito del Ministero della marina. Io ho con me le documentate fasi di una discussione intercorsa fra una camera di commercio sarda ed il capo di gabinetto del ministro della marina, successiva alla seduta parlamentare.

Questo funzionario responsabile si esprime con parole totalmente antitetiche a quelle usate dal Presidente del Consiglio e soprattutto dal suo stesso ministro. Egli ignora gli impegni presi dal ministro della marina mercantile dinanzi alla Camera, sméntisce possibilità di soluzioni del genere di quella accettata sostanzialmente tra gli applausi ingenui ed ottimistici della Camera, prende in sostanza un atteggiamento da sabotatore verso la politica governativa nei riguardi di questo particolare problema.

Leggo in proposito una sua lettera, di cui è importante tener presente la data — il 6 novembre — successiva quindi a quella della seduta cui mi sono riferito che è del 28 settembre: « In relazione infine a quanto codesta Camera ha osservato circa le tariffe, si precisa che il coefficiente in base al quale i prezzi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

di passaggio della linea Civitavecchia-Olbia risultano maggiorati rispetto a quelli prebellici è unico per le tre classi. Le tariffe sono state aggiornate, moltiplicando per 40 i prezzi netti di passaggio anteguerra, depurate delle quote per letto, imposte, facchinaggio, ecc., rimosse a parte». Io ometto tutto ciò che può apparire superfluo ai fini di questa discussione e dell'apprezzamento della mentalità, dell'orientamento, della pretesa oppressiva di risolvere la questione ignorando quella che è la realtà economica della situazione ed anche la realtà politica dettata dalla volontà espressa dalla rappresentanza parlamentare e governativa, dirò meglio nella sopraffazione degli organi esecutivi e legislativi del paese che veramente denuncia una volontà di agire non solo in concorrenza, ma in discordanza, il che soprattutto è saliente per la sensibilità del ministro, che, come tale, è invece responsabile delle soluzioni che nella sua coscienza e per la volontà parlamentare deve realizzare.

Così questo inusitato documento dice: «Lo Stato è quindi dovuto intervenire e interviene con stanziamenti di bilancio per colmare il deficit di esercizio della linea anzidetta che non potrebbe trovare compenso nelle quote di sovvenzione stabilite nel periodo prebellico. D'altronde non sembra giusto che tutto l'onere derivante dall'esercizio della linea debba essere sostenuto dallo Stato. Da ciò la ripartizione dell'onere in equa proporzione fra l'utente e la pubblica amministrazione. Così non è pure possibile stabilire per i prezzi di passaggio della linea Civitavecchia-Olbia un coefficiente di maggiorazione rispetto all'anteguerra eguale a quello adottato dalle ferrovie per le tariffe, trattandosi per altro di servizi di diversa incidenza di costi anche nei confronti del periodo prebellico. Questo Ministero (quale? non certo quello che era rappresentato alla Camera) non vede pertanto la possibilità di aderire a richieste in tal senso avanzate, non potendosi apportare riduzioni alle tariffe in vigore».

Voi intendete dal tenore e dallo spirito di tale documento che è completamente falsato il senso delle promesse del ministro, del Presidente del Consiglio e dell'Assemblea, sono smentite le parole che ho chiamato solenni di quella seduta per la soluzione di questo importante problema.

In questo clima i titolari burocrati del Ministero della marina hanno sempre visto le nostre cose. Nella lettera succitata si assumono posizioni che dimostrano ulteriormente un'ottusità fatta di cronica pre-

venzione nella valutazione di questo settore pur così sensibile (non dovrei aver bisogno di dirlo). Settore che concerne la strada per la quale unicamente noi comunichiamo con la madrepatria, per cui cerchiamo di stabilire quei rapporti che aprono «nuove vie», le vie per le quali una nuova vita potrà essere, anche da noi, attinta.

È il settore, quindi, del quale ci preoccupiamo con un senso di responsabilità col senso febbrile della volontà di rinascita.

Onorevole ministro, ascoltate le strane cose dette in questa lettera del vostro Ministero. La Camera di commercio lamenta (l'avevamo ahimè! lamentato anche noi) che bisogna prenotare i posti anche con settimane di anticipo, perché altrimenti si rischia di giungere al punto di imbarco e di rimanervi a terra; con conseguenze e danni intuitivi. Insomma il fallimento del motivo del viaggio, che costituisce per se stesso nelle condizioni descritte una fatica improba e un rischio periglioso, ricade sul malcapitato che non ha avuto la cautela di prenotarsi. E si risponde dal vostro alto funzionario: ma anche a teatro, rappresentante della camera di commercio, bisogna prenotarsi molto tempo prima. Non vi è nulla di eccezionale che voi, per venire in continente, dobbiate preoccuparvi di cautele di questo genere. Osservate! Ma con ciò si giunge alla irrisione; si rivela una incomprendione in grado cinico, contro cui protesto in nome di quella dignità civile, che credo sia anche una conquista ed un merito per i figli della Sardegna.

Pensate, onorevoli colleghi, ai pastori, agli agricoltori; pensate ai singoli cittadini indifesi dinanzi alle necessità che urgono, e che costringono all'avventura d'un viaggio dalla Sardegna. Pensate quante spese e quanti sacrifici costi tutto ciò a povera gente come la nostra, che si muove solo per motivi d'emergenza familiare. Ditemi, quindi, se non suoni beffa un'affermazione di questo genere, così come tutti gli elementi enunciati in questa lettera, che costituisce documento rivelatore di quello spirito di indifferenza, di ostilità, di prevenzione, forse anche di collusione d'interessi, con cui si è ignorato lo sciopero, con cui nulla si vuol risolvere, per cui non si sono presi quei provvedimenti per ridurre al minimo le difficoltà ed il peso dei viaggi.

Io penso che in qualunque altra parte d'Italia non sarebbe avvenuto altrettanto se si fosse verificata un'interruzione dei traffici, ad esempio tra Milano e Genova, tra Napoli e Roma. Io penso fermamente che si sarebbe provveduto subito. E credo che tutta l'Italia

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

sarebbe stata chiamata ad atti concreti di solidarietà. E si sarebbe esercitata anche una pressione determinante e risolutiva, in luogo di quella cappa tombale che copre la nostra vita ed attutisce il nostro preagonico sussulto di ribellione e di reazione a situazioni ed atteggiamenti come questi che vado denunciando.

Io spero di aver detto quanto basti per fissare le posizioni, in attesa delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, delle quali sono ansioso; e non solo io, ma tutta la mia Sardegna. Io ho tenuto soltanto, onorevole ministro, ancora una volta, e prima che venga la vostra parola, a segnare il punto a cui è giunta questa questione vitale della quale ci stiamo occupando e che ci impegnerà fino alla soluzione definitiva. Vi ho già detto, e lo ripeto ancora, che la linea Olbia Civitavecchia è il solo mezzo di comunicazione quotidiano con il continente e ciò basta a definire la sua importanza. Noi siamo legati alla vita del mondo attraverso quella linea marittima.

Ci si risponde: voi dovete spendere in relazione a questo traffico addossandovi i maggiori oneri che questa linea costa; non potete viaggiare alle condizioni con le quali tutti gli altri viaggiatori possono percorrere tutto il resto della penisola.

Io replico richiamandomi al riconoscimento di giustizia ritenuto necessario dall'onorevole Saragat: a uguale percorso uguale prezzo per i sardi come per gli altri cittadini. Noi vogliamo dallo Stato che il mezzo di collegamento con il resto della penisola ci sia messo a disposizione alle stesse condizioni con cui viaggiano tutti gli italiani. Vogliamo essere considerati cittadini allo stesso livello e con gli stessi diritti degli altri.

Sia altresì chiaro che è in noi la coscienza del diritto ad una maggiore comprensione, ad una più esatta valutazione da parte del Governo e del paese. È vero o no che gli indici della nostra vita economica sono i più bassi d'Italia? Siamo i più poveri: perché ci imponete condizioni che ci infliggono sacrifici infinitamente superiori a quelli degli altri per riuscire ad essere collegati malamente a questa società nazionale di cui tante volte ci avete qualificato pionieri, per lo meno nei meriti della lotta storica per creare l'unità nazionale?

Poveri quindi ed avulsi, chiediamo, per le vie del lavoro, di essere uniti alla madrepatria. Ci si risponde inesorabilmente: non possiamo diminuire le tariffe. Cosa rappresentino queste tariffe dimostrerò citando alcuni dati.

Il percorso tra Olbia e Civitavecchia è di chilometri 230. Se noi spediamo per ferrovia a grande velocità, cioè con le tariffe più alte, 20 tonnellate di farina, spenderemo 55.750 lire, per i prezzi in vigore dal 1° gennaio 1949. Via mare per la Sardegna si spendono invece 153.000 lire: circa tre volte tanto. Per 36 tonnellate di formaggio, uno dei pochi prodotti di cui, oggi, la nostra economia si alimenta, economia utile solo a sopravvivere, a non morire di fame, in una isola che per fame subisce l'evasione della sua gioventù, ansiosa di costituire i corpi volontari per la colonia somala, più accogliente della Sardegna — ove tutto è da fare — e dove invece a scorno dell'interesse e dell'onore nazionale, troviamo il massimo indice della più tragica disoccupazione, per spedire 36 tonnellate di formaggio per ferrovia a grande velocità, dicevo, tutti i cittadini italiani dalle Alpi alla Sicilia, comprese le condizioni tariffarie della Sicilia spendono 84.528 lire; per la Sardegna, con la Tirrenia, 318.000 lire.

DI VITTORIO. Questa è una ingiustizia: bisogna provvedere.

MELIS. Per spedire 90 tonnellate di patate per ferrovia si spendono 188.890 lire: per la Sardegna 668.500.

DI VITTORIO. Cose inaudite! Organizzatevi, resistete rifiutando di pagare!

MELIS. Il suo è un consiglio che ha un certo fondamento. Io spero di poter dire con parole conclusive considerazioni adeguate al caso. Ma spero anche che il ministro voglia superare questa situazione patologica, attraverso la conoscenza che egli deve acquisire del problema, nella convinzione che ho della sua onestà e della sua umanità. La società concessionaria per la prima classe sulla linea Olbia-Civitavecchia fa spendere 4.750 lire al viaggiatore, mentre sulle ferrovie dello Stato, per lo stesso percorso, si spendono 2.660 lire; in seconda classe, rispettivamente 3.370 e 1.510; in terza classe 1.880 e 1.050.

In più c'è a nostro danno la frattura della percorrenza dalla stazione di partenza a quella di arrivo col vantaggio della tariffa differenziale per il cumulo marittimo-ferroviario per i viaggiatori della penisola. Ad esempio, da Sassari a Roma si spendono 6.900 lire in prima classe, mentre sulle ferrovie dello Stato si spendono lire 4.900 per lo stesso percorso; in seconda classe, rispettivamente, 4.815 e 3.270; in terza classe 2.680 e 1.920.

Ora, tutto questo sta a dimostrare in quali condizioni di inferiorità si svolgono i viaggi ed i traffici in confronto al resto della collettività nazionale, aggravati dalle spese di tra-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

sbordi e delle manipolazioni varie che costituiscono, per le merci, i due terzi del costo complessivo. Tutto ciò dalla burocrazia ministeriale ribelle al ministro ed alla Camera, chi sa perchè, viene liquidato. Voi sardi — ci è stato detto — dovrete pagare senza nessuna agevolazione possibile, perchè non conviene allo Stato ridurre le tariffe che vi riguardano.

Ma almeno, dico io, il coefficiente di aumento 26, adottato per i trasporti sulla penisola, può esserci consentito. Si è adottato invece il coefficiente di aumento 40. Lo Stato per la burocrazia onnipotente non vuole aggravarsi dell'onere derivante dall'applicazione di un coefficiente inferiore. Quello stesso Stato che sopporta il *deficit*, imponente, per circa 70 miliardi dei trasporti ferroviari, vuole che siamo proprio noi le vittime, noi i più bisognosi, già sacrificati nel confronto dei cittadini della penisola dalla nostra posizione di isolani? Dovremo quindi subire la incomprendenza di chi finora ci ha governato, in questa condizione di inferiorità, figliastri di una patria incomprendibilmente matrigna?

Onorevole ministro, è vero: i bilanci delle società sovvenzionate danno un certo disavanzo, di cui si fa eco fedele, molto, troppo fedele la burocrazia del vostro Ministero di cui ho letto testè il documento non edificante.

Questa è materia ai margini della mia discussione: perchè non questo è l'obiettivo del mio intervento.

Debbò però ricordare che l'onorevole Mazza, relatore dell'ultimo bilancio del Ministero della marina mercantile, metteva la Camera in guardia allorquando precisava e — voglio leggere le sue oneste dichiarazioni — che « i bilanci delle società sovvenzionate sarà bene rivederli e controllarli; sarà bene sottoporli ad un vaglio e rivedere le convenzioni, perchè siano veramente, esattamente precisate nella loro entità e nella loro documentazione ». Io, ad esempio, in coscienza, non so come possano determinarsi i bilanci presentati dalla Tirrenia per la linea marittima forse più frequentata dell'Europa (270 mila viaggiatori circa all'anno e molti di più ne viaggerebbero in condizioni migliori). Non so quanto incidano su questi bilanci spese eccessive per stipendi forse troppo elevati, d'un personale forse in eccesso per utili (di cui non conosco e non valuto l'entità) forse eccessivi goduti da amministratori, di cui ignoro la personalità.

Non mi spiego quale simpatia possano meritare questi bilanci che passano incontrollati nella valutazione di chi spende, da

parte, cioè, di coloro che ne subiscono l'onere. Perchè, in sostanza, siamo noi che paghiamo con sacrificio, costretti spesso a non muoverci, a non trafficare, a rinunciare all'avvenire. Quell'avvenire che ci viene offerto in ogni momento, che ci si prepara soltanto a parole ed in cui si riassume l'ansia di una civiltà di cui siamo degni e per la quale siamo maturi. Invece il suo conseguimento ci viene ostacolato dalla incomprendenza, che oltre tutto vale a menomarci moralmente, di chi presiede a queste cose, e la nostra volontà è attraversata da chi ignora i nostri interessi ed i nostri problemi.

Credo che l'onorevole ministro (il quale dovrebbe avere la mente aperta e la coscienza vigile volte al migliore avvenire di tutte le parti del nostro paese e quindi anche di questa nostra isola così maltrattata e negletta) voglia anche egli che la Sardegna viva di questa vita nuova che deve investire nei recessi più reconditi la nazione italiana.

Ricordo che, quando in tempi lontani si discuteva in questa Camera della istituzione dei *ferry-boats* nello stretto di Messina, il ministro di allora al proponente ammiraglio Bettolo rispose che non riteneva affatto opportuno adottare il progetto della nave-traghetto « per quattro ceste di frutta » che passavano da Messina a Reggio. La frase testuale che fu pronunciata in una seduta del 1882 è questa: « Ma vuole che per quattro ceste di frutta che passano da Messina a Reggio io debba far adottare il progetto Calabretta da lei propugnato? ».

Questa stessa è la mentalità miope e cinica dei funzionari che rispondono ai sardi: non vi è niente da fare per le vostre tariffe e per il sistema dei vostri trasporti. Questo Ministero — ed in ciò è stato ignorato il contrario avviso del ministro — non intende venirvi incontro oggi né sa come potrà venirvi incontro in avvenire.

All'onorevole Di Vittorio io debbo una risposta: io non ho l'intenzione di fare minacce...

DI VITTORIO. ...ed è forse per questo che non ottenete niente!

MELIS. Ho la sicura coscienza dei diritti della mia regione; credo di averli sempre difesi con fedele e costante amore, per tutta la volontà di avvenire dei sardi, con contenuto fremito di giusta ribellione all'ingiustizia.

Lunga lotta la nostra: non siamo nuovi a situazioni simili a questa. In passato l'unica linea ferroviaria di Stato era gestita da una società privata, la « Società reale delle ferrovie sarde » che, sovvenzionata, puntava a man-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

tenere il livello massimo del contributo statale e della sua speculazione. Il servizio ferroviario da Cagliari giungeva fino al Golfo Aranci, allora punto di approdo del piroscafo proveniente dal continente: località deserta dove si trovavano solitari l'approdo e la stazione ferroviaria, staccati per circa 30 chilometri di una landa completamente disabitata, dal centro di Olbia, la cittadina dove attualmente si sbarca. I sardi pretendevano che lo scalo venisse fissato ad Olbia centro di lavoro e di vita. Impossibile: Ministero e società ferroviaria in difesa della sovvenzione e degli affari, colludevano ai danni e contro l'aspettativa dei cittadini. Ad un certo punto l'agitazione si concretò, esplose. Non vi fu altro rimedio, si dovettero svellere i binari tra Olbia e Golfo Aranci. Malgrado ciò si tentò l'estrema manovra truffaldina — tanto certi interessi giungono ad osare —: il comandante del piroscafo postale, per dimostrare che quel porto era irraggiungibile, per due volte lo fece arenare buttandolo contro le secche del golfo e per la reazione popolare rischiò il linciaggio.

Sintomaticamente, da allora non vi è stato più nessuno inconveniente e nessuno incidente nel porto di Olbia divenuto sicuro.

Questo problema, signor ministro, è maturo per la soluzione integrale. Abbiamo, io credo, parlato troppo fino all'umiliazione dei doverci troppo ripetere. Vi ho indicato, onorevole ministro, un precedente per un criterio di valutazione. Fate che quei fatti non si debbano ripetere oggi. Abbiamo anche noi un limite di pazienza, anche noi che sentiamo la responsabilità di dover dire ai sardi che questa pazienza ormai diventa difetto, rappresenta un torto, una ragione d'inferiorità, se non ci sarà dato di superare la crisi con la certezza delle soluzioni che attendiamo. Perciò io attendo la sua parola, signor ministro. (*Applausi*).

Presentazione di disegni di legge.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Mi onoro presentare i disegni di legge:

« Nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee (6° provvedimento) »;

« Norme interpretative del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 settembre 1947, n. 891 ».

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

Si riprende lo svolgimento dell'interpellanza.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto, ringrazio l'onorevole interpellante per avermi dato atto della buona volontà con la quale ho affrontato il problema dell'agitazione sindacale in corso, che era anche il più urgente fra i tanti che ho trovato all'atto dell'assunzione del mio ministero.

Richiamato non solo dalla interpellanza dell'onorevole Melis, ma dalle notizie che da qualche giorno affioravano su tutta la stampa quotidiana circa la gravità che assumeva l'agitazione dei marittimi per la Sardegna, mi sono subito occupato del problema. Posso dichiarare che alle conclusioni a cui sono giunto sarei giunto anche se non vi fosse stata in corso una agitazione. Consideravo allora e considero ancora legittime le aspirazioni dei marittimi, anche se non considero ancora legittime le forme assunte dall'agitazione e le conclusioni precipitose a cui erano giunti i marittimi che avevano creato tanto disagio, un po' a tutta la marina mercantile, ma soprattutto ai cittadini della Sardegna e anche a quelli della Sicilia, che hanno bisogno di comunicare col continente.

Un po' meno, naturalmente, per i cittadini della Sicilia, che evidentemente se avevano fretta potevano prendere il treno anziché affrontare il mare, mentre per i sardi il problema è un po' più difficile da risolvere.

Il provvedimento che aveva dato luogo a questa agitazione è stato da noi ritirato e sarà ripresentato con alcune modificazioni che valgono ad intonarlo a quelle che sono state le conclusioni firmate il 4 luglio dell'anno scorso dai rappresentanti della categoria dei lavoratori marittimi e degli armatori, con l'avallo morale del ministro della marina mercantile di allora.

Non serve qui rammaricarci che si sia giunti ad un provvedimento legislativo che ignorava gli impegni morali assunti da un ministro. Auguriamoci che episodi di questo genere non si abbiano più a verificare; e, per quel che mi riguarda, personalmente assicu-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

ro le parti in causa che per questa strada non camminerò mai.

I problemi dei rapporti fra marittimi e armatori e fra marittimi e compagnie sovvenzionate dallo Stato sono molti: di carattere assistenziale, previdenziale; di natura sindacale. Si può dire che l'attività del Ministero è prevalentemente, oggi, assorbita dalla necessità di seguire queste vicende e le trattative tra armatori e lavoratori, e di favorire, per quanto può essere nella competenza e nelle attribuzioni del Ministero, l'accordo fra le parti, onde evitare che si possa nuovamente giungere a complicazioni che turbino la vita della nostra marina.

Come ho già detto, io nulla trascurerò perchè i legittimi interessi dei lavoratori marittimi siano considerati e trovino soddisfacente appagamento. Sarebbe opportuno che i dirigenti delle organizzazioni sindacali, ed in modo particolare il capitano Giulietti, non considerassero l'agitazione come il toccasana per tutti i mali!... (*Interruzione del deputato Di Vittorio*).

L'onorevole Di Vittorio, interrompendo l'interpellante onorevole Melis, prospettava la possibilità di raggiungere l'obiettivo soltanto attraverso le agitazioni. Io gli posso assicurare che con me ciò non è necessario perchè penso che nella reciproca fiducia e nella reciproca collaborazione fra il Governo e le società esercenti di linee, nonchè fra tutti coloro che sono interessati a questi problemi, si potrà trovare sempre una soluzione a qualsiasi problema sociale e sindacale.

DI VITTORIO. È ormai un secolo che i sardi hanno fiducia, ma sono sempre nelle condizioni di arretratezza in cui si trovavano!

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Io posso rispondere delle mie intenzioni e non delle delusioni che possono aver avuto i cittadini sardi in passato. Non penso che sia tutto merito dei governi, ma penso che in parte si possa riconoscere ad essi.

DI VITTORIO. Qualche progresso c'è, malgrado i governi!

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Su questo punto io credo di non dover rispondere altro, anche perchè questa prima parte della interpellanza è completamente superata dagli avvenimenti.

E vengo al problema più scottante: L'onorevole Melis ha ricordato le dichiarazioni che l'onorevole Presidente del Consiglio ha avuto occasione di fare, chiamato ripetutamente in causa dall'onorevole Melis stesso, in sede di discussione del bilancio della marina mercantile. Io ho voluto rileggere queste di-

chiarazioni, anche perchè il problema messo di nuovo a fuoco dall'interpellanza dell'onorevole Melis mi ha trovato spiritualmente preparato a comprenderlo. Non riesco a rendermi conto come si possano trovare argomenti per dar torto all'onorevole Melis ed ai sardi, a nome dei quali egli autorevolmente parla in questa Camera.

Dicevo, dunque, che ho voluto rileggere le dichiarazioni del Presidente del Consiglio e ciò anche perchè mi pare che più autorevolmente non potrei appoggiarmi per l'azione che intendo svolgere in questo settore.

Disse l'onorevole De Gasperi: « L'interpretazione più esatta delle parole del ministro della marina mercantile è questa: egli è personalmente favorevole ed intende promuovere questa perequazione nell'ambito del Governo, ma non si sente di assumere senz'altro un impegno formale, non avendo ancora consultato i suoi colleghi. Ecco tutto. Se si crede alla buona fede del ministro della marina mercantile mi pare che si possa essere soddisfatti e sicuri che egli porrà la questione. Se si vuole a questa buona fede aggiungere anche la parola del Presidente del Consiglio, io dichiaro che esamineremo il problema con tutta responsabilità ».

Qui mi pare che vi sia più che a sufficienza per chiunque si voglia addentrare in questa materia. Ed allora mi sono fatto premura di interpellare tutti coloro che potevano darmi lumi e potevano riferirmi il risultato dei loro studi in materia.

PAJETTA GIAN CARLO. Ma anche in altre materie!

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Ma siccome anche per fare il ministro della marina mercantile forse occorre di più saper navigare per terra che per mare, perchè al mare ci pensano i capitani che navigano...

PAJETTA GIAN CARLO. Barcamenarsi, vuol dire!

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. ...ho pensato che questo problema, che può sembrare di competenza esclusivamente marinara, poteva adattarsi alla competenza di uno che ha navigato soltanto per terra.

Naturalmente, come era mio dovere, mi sono rivolto agli uffici del Ministero, dei quali ha parlato l'onorevole Melis non certamente con eccessiva simpatia...

MELIS. Se sono quelli stessi!...

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. È certo che, purtroppo (e ciò non si verifica soltanto per la marina mercantile),

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

non esiste un eccessivo legame tra il Parlamento e l'amministrazione dello Stato, la cosiddetta burocrazia. Questo argomento potrà essere oggetto di studio da parte dell'onorevole Petrilli che si è assunto il compito di suggerire quei provvedimenti che riterrà atti a rendere l'amministrazione più adeguata alle necessità attuali della vita del paese.

Ripeto che farei fatica a trovare argomenti per respingere gli appunti mossi dall'onorevole Melis all'amministrazione. Difatti, in data 6 febbraio, un ufficio del Ministero mi risponde che non risulta che il 28 settembre 1949 siano stati assunti dal ministro della marina mercantile e dal Presidente del Consiglio certi impegni in Parlamento. Sarebbe interessante indagare per sapere quali ripercussioni abbiano sulla condotta dell'amministrazione statale le discussioni che si fanno in Parlamento, specialmente in occasione dell'approvazione dei bilanci dei vari dicasteri: è materia che dovrebbe interessare il Parlamento stesso, forse più ancora di quanto non debba interessare il ministro Petrilli. Infatti se ciò che il ministro dice, ciò che i deputati affermano, criticando ed approvando, se il risultato che nasce dall'incontrarsi di queste diverse esperienze non trovano, poi, nessuna ripercussione nella condotta e nello impulso della vita amministrativa dello Stato, io mi domando a cosa serve il Parlamento. Si tratta di un problema di fondo, che non interessa soltanto per questo aspetto particolare che l'onorevole Melis ha portato alla nostra attenzione, ma che interessa un po' tutta la vita del paese.

E vengo al nostro problema. Prima della prima guerra mondiale e per alcuni anni immediatamente dopo di essa...

PAJETTA GIAN CARLO. All'epoca dei suoi primi studi marittimi...

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. ...all'epoca in cui l'onorevole Pajetta probabilmente non era ancora nato, la linea fu esercitata dalle ferrovie. Successivamente la Compagnia che ereditò il servizio mantenne per parecchi anni - mi pare fino al 1932 - la tariffa differenziale che oggi è invocata dai sardi e, per i sardi, dall'onorevole Melis. Poi intervenne la società Tirrenia la quale per due anni ancora applicò la tariffa differenziale e - sembra a seguito della richiesta avanzata da altre società esercenti altre linee marittime di essere perequate alle condizioni alle quali la Tirrenia eserciva la linea Civitavecchia-Olbia - anziché accontentare gli abitanti delle altre isole, (il Governo di allora non teneva quasi conto

degli interessi e delle opinioni delle popolazioni) abolì successivamente la differenziale anche su questo importante tratto Civitavecchia-Olbia. Poi è venuta la guerra con tutte le sue conseguenze. Alla fine di essa, faticosamente, si sono riorganizzate le linee. L'onorevole Melis deve darmi atto che qualche cosa si è fatto. Dicono che i sardi sono un po' gli eterni incontentabili... (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Una voce all'estrema sinistra. Questo è il colmo...

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Ho detto « dicono » e non « dico ». Io, anzi, riconosco che sono stati un po' trascurati e, soprattutto, sono stati trascurati da altri settori, non dal settore particolare in difesa del quale io parlo.

Voi non ignorate che, dopo la guerra, tutte o quasi tutte le navi delle varie società erano affondate. Sono state recuperate, riadattate, e qualcuna è stata anche (mi pare di poterlo affermare in conseguenza di un sopralluogo fatto ieri a Civitavecchia) decorosamente assestata ed aggiornata; ed oggi, a cinque anni dalla guerra, la traversata dal continente alla Sardegna si fa con relativo agio e con relativa (non dico assoluta, ma relativa) soddisfazione dei nostri concittadini.

TOGLIATTI. Per il viaggio si impiega lo stesso tempo di 40 anni fa!

MELIS. Di più! Prima si arrivava alle 8 e mezzo, partendo alle 4 e mezzo del pomeriggio. Adesso si arriva alle 11, con quattro ore di ritardo.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Vi sono prospettive e possibilità di sviluppo e di miglioramento del servizio. L'onorevole Melis sa che la Tirrenia ha in costruzione o in progetto di costruzione (se la costruzione non è stata ancora iniziata non si può certamente attribuire alla responsabilità del Ministero della marina mercantile, e probabilmente nemmeno della società Tirrenia; ma di queste cose parleremo in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, quando dovrò rispondere alle molte accuse che attendiamo circa l'applicazione della legge Saragat sulla ricostruzione del naviglio), l'onorevole Melis sa - dicevo - che due delle grandi navi da 5.000 tonnellate sono destinate alla Sardegna e con queste navi sarà possibile effettuare, nei mesi di punta, quando maggiore cioè sarà il traffico, anche doppia corsa giornaliera. (*Interruzione del deputato Melis*). Ci vorrà del tempo, onorevole Melis, ma le navi non

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

si possono creare con un colpo di bacchetta magica!

Comunque, oggi, a disposizione del servizio Civitavecchia-Olbia, sono tre navi che svolgono abbastanza bene il traffico: una permanentemente in riserva, la quale, durante il periodo estivo, quando occorre, potrà anche effettuare, se non per tutti i giorni, saltuariamente almeno, il doppio servizio il quale diventerà regolare e normale quando si avranno le nuove navi.

Resta pur sempre il problema della tariffa, a proposito del quale l'onorevole Melis ha fatto un accenno che non è pertinente a questa discussione, ma che più propriamente potrà essere fatto quando si discuterà il bilancio della marina mercantile. Ed interessa soprattutto i rapporti tra le società sovvenzionate e lo Stato che sovvenziona.

Il controllo dei bilanci delle società sovvenzionate dallo Stato non è solo un problema della marina mercantile; è un problema che interessa un po' tutto il Governo e tutta l'amministrazione dello Stato, e credo che sia compito dell'onorevole La Malfa disciplinare questa materia e prospettare al Parlamento quelle modifiche di struttura degli organi di controllo di tutte le società che sono sovvenzionate dallo Stato, perchè si possa dare soddisfazione al pubblico circa i molti quattrini che si spendono per questi servizi di pubblico interesse.

È certo che un servizio come quello Civitavecchia-Olbia non lo si può considerare esclusivamente partendo dal punto di vista del rendimento economico. Non si tratta, evidentemente, di azienda a carattere industriale, ma si deve considerare azienda di pubblico interesse, così come è di tanti altri mezzi di comunicazione che nel nostro paese non troverebbero una giustificazione economica e che sussistono perchè sono sovvenzionati dallo Stato. Il problema, quindi, non lo si può esaminare esclusivamente tenendo conto delle risultanze del bilancio.

L'onorevole Melis sa che questa linea già pesa sul bilancio dello Stato abbastanza considerevolmente. Per l'esercizio in corso si calcola che circa 300 milioni di passivo andranno a gravare sul bilancio dello Stato. Da un computo, fino ad un certo punto probante, ma soltanto relativo, si può stabilire che, applicando la tariffa differenziale nel tratto Civitavecchia-Olbia, il solo maggior carico che avremo sul bilancio dello Stato — se le cose restano, beninteso, come sono — può valutarsi ad un ulteriore aggravio di circa 180 milioni. Cito queste cifre perchè

l'onorevole Melis si renda conto che mi sono preoccupato di vedere fin dove potevo arrivare nel promettergli tutto il mio interessamento perchè si addivenga alla soddisfazione delle aspirazioni dei sardi.

Ho dato disposizioni, intanto, agli uffici del mio Ministero e ho prospettato al Ministero dei trasporti l'esigenza di studiare il problema perchè possa essere risolto con piena soddisfazione dei cittadini della Sardegna e quindi possa essere applicata la tariffa differenziale, sia pur tenuto conto di quel certo quantitativo di maggiori servizi che la nave può dare rispetto al treno e che dovrebbero gravare in percentuale minima sul costo del biglietto a tariffa differenziale tra l'isola e il continente. Non nascondo che le difficoltà non sono poche, ma credo che l'obiettivo potrà essere raggiunto, perchè, ripeto, così come lo Stato interviene per sovvenzionare ferrovie ed altri servizi di pubblica utilità, che altrimenti non avrebbero possibilità di sussistere, penso che lo Stato debba intervenire anche per far sì che la Sardegna si senta sempre più unita alla patria italiana. (*Applausi*).

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

MELIS. Ho seguito con la massima attenzione le dichiarazioni del ministro, intervenuto personalmente colla responsabilità di cui è investito a rispondere alla mia interpellanza. Penso che doverosa fosse anche la presenza dell'onorevole Presidente del Consiglio. Può ciò apparire eccessivo: egli era interpellato, a sua volta, come il ministro della marina, ed è il massimo rappresentante del Governo in questa materia. Dirò subito che la situazione che il ministro della marina mercantile ci prospetta, non ci fa credere, in verità, che costituisca la premessa ad una soluzione prossima; direi, imminente, come doveva dedursi dall'andamento di quella... famigerata seduta di cui il ministro Simonini ha dimostrato di avere così vivo anche il ricordo personale.

In quel giorno, infatti, è stata sottoscritta una cambiale, e quella cambiale, se non ebbe una data precisa di scadenza, fu segnata con una sigla di buona fede che consacra il dovere morale, oltre che giuridico e politico, di un adempimento e di una soluzione, senza di che si manca ad un dovere e ad un impegno d'onore. E il risultato fraudolento è non solo quando si manchi alla parola spesa. Oggi ci troviamo dinanzi ad una così ritardata adempimento, che non vorrei ancora definire negativa di adempimento.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

Perchè, onorevole ministro, il problema non doveva essere messo in fase generica di studio, ma nella concreta realizzazione della soluzione attraverso le modalità di attuazione di ciò che il mio ordine del giorno fissava. Sono passati oltre cinque mesi e lo studio, si dice ora, è appena iniziato. Ciò vuol dire che il Ministero, nella sua burocrazia, cioè negli organi incaricati dello studio e di ammannirci le soluzioni, ignora addirittura gli impegni già presi dal Governo, l'indirizzo che al Governo ha dato questa Camera. Di questa situazione si è fatto carico l'onorevole ministro quando si è proposto il problema di fondo relativo alla paradossale frattura tra l'attività legislativa e la sua realizzazione, onde riuscire ad immettere la volontà di questa nella burocrazia che deve realizzarla.

Ella addirittura, con molta sincerità, ci ha denunciato ciò che i documenti da me adottati hanno stabilito: la burocrazia del suo Ministero ha tenuto in nessun conto, o ha ignorato la volontà del Parlamento e del ministro, malgrado la esplicita direttiva che aveva segnato il binario da seguire.

Siamo molto lontani dalla mèta. Abbiamo ancora una volta soltanto l'autorità delle sue parole simpatiche, il segno della sua buona volontà, il suo nuovo impegno d'onore, spesi con prudente riserbo, riserbo che è bene eliminare se vogliamo che il suo nuovo impegno non si risolva in una nuova beffa. In sostanza noi chiediamo che il ministro dia quel famoso pugno sul tavolo che faccia saltare calamai e burocrati! Io ho dimostrato, attraverso ciò che ho detto e letto (e sapevo di mettere il dito nella piaga), che non avremmo trovato presso il Ministero comprensione, coscienza e solidarietà. Io non mi riferisco genericamente a tutto un ambiente discusso, ma anonimo ed ignorato da me, bensì all'atteggiamento responsabile di un autorevole funzionario che parlava in nome del ministro, di cui non esprimeva il pensiero: tali parole il ministro non sottoscrive oggi e non poteva sottoscrivere il suo predecessore, perché incompatibili coll'impegno assunto in questa Camera ed insostenibili da chicchessia, onestamente.

Non mi dica, onorevole Simonini, proprio in questa aula in cui i miliardi vengono contesi ed anche elargiti, secondo la spinta dei problemi e degli impulsi di varia natura, alle varie parti d'Italia, che questa soluzione di giustizia che la Sardegna reclama ed a cui ha diritto — un diritto pacifico per tutte le coscienze oneste — non mi dica, dicevo, che una spesa di 180 milioni costituisce una difficoltà grave. È una somma che una sottoscrizione

in un qualunque giornale a carattere nazionale potrebbe raccogliere a scopo di beneficenza: un'elemosina a questi accattoni sardi che, per la strana fama che ella ci ha attribuito, non sono mai contenti! Abuso forse della vostra sopportazione e della buona volontà che a parole voi dimostrate per noi, senza peraltro concluderla mai con fatti concreti. Voi, dunque, di fronte alla mia isola ed alla sua rivendicazione di principio, fate pesare uno stanziamento di 180 milioni! La Sardegna — per 180 milioni che, a conti ben fatti, la società potrebbe anche non dover percepire, solo se i suoi bilanci non fossero la risultante di criteri e spese vessatori a carico del nostro traffico — dovrebbe subire lo scorno d'una umiliante ripulsa! Prendo atto di ciò.

Per superare le difficoltà del nostro collegamento con la penisola ella dice che si è quasi realizzato un miracolo. Ella, evidentemente, non ha mai conosciuto il modo, veramente drammatico, con cui donne, bambini e vecchi sui ponti d'una navicella pericolante, come il *Mocenigo* dovevano proteggersi dalle ondate che il mare agitato scagliava su questa misera gente indifesa. Evidentemente, ella che ripete qui affermazioni interessate non conosce ciò e non tiene presente, a proposito dell'asserito miglioramento dei traffici, che, mentre prima della guerra si giungeva dalla Sardegna a Roma alle 8 e mezzo del mattino oggi, a 10 anni di distanza e di progresso generale, non si arriva che alle 10 e mezzo, e mentre prima della guerra si poteva partire da Roma per giungere in Sardegna alle 19, oggi si deve partire alle sedici, subendo un ritardo di circa sei ore. In sostanza, mentre in passato si poteva giungere a Roma, sbrigare le proprie cose e ripartire in giornata, oggi ciò è assolutamente impossibile. Si è navigato a ritroso! Ciò avviene nel momento in cui questo nostro paese ha potuto ricostruire rapidissimamente tutti i suoi servizi ferroviari, le strade, le città distrutte, ripresa questa che costituisce titolo di orgoglio dei governi che si sono succeduti al crollo fascista, legittimo, io dico, per questo sforzo ricostruttivo che ha permesso non solo di ricostruire, ma di migliorare, di rendere sempre più efficienti i mezzi di comunicazione...

DI VITTORIO. Non esageri!...

MELIS. Io devo fare questi confronti, che appaiono macroscopici quando si riferiscono alle condizioni della mia Sardegna. E, poi, non mi costringa ad entrare in polemica: io mi limito ora a discutere il problema

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

in esame e chiedo solo comprensione da tutti voi.

DI VITTORIO. Noi vi appoggiamo.

MELIS. L'Italia ha potuto ripristinare rapidamente anche la sua flotta con l'acquisto di numerosissime navi all'estero, con l'acquisto di *Liberty*, elargizione di miliardi per incrementare l'attività dei cantieri, determinando troppo spesso un comodo sistema speculativo per nuove risorse e lauti guadagni di ben protette categorie. Per questa povera isola, ... più lontana della Somalia, nessuno sforzo è stato fatto. Siamo ancora alla vergognosa usura dei 180 milioni, cioè alla politica pitocca e molto umiliante, di fronte a necessità così grandi che dovrebbero ben altrimenti pesare sulla vostra coscienza di cittadini, di patrioti, e di esponenti responsabili della politica generale, che dovrebbe volere questa isola mobilitata per sollecitare le possibilità effettive e coartate del suo avvenire. Ci costringete, invece, colla politica della lesina, a rinunciare od arretrare, a perdere coscienza della nostra possibilità, fiducia nello Stato, sabotando così le possibilità di sviluppo della nostra grama esistenza.

In ciò sta, soprattutto, il fattore essenziale di ordine morale oltre che di giustizia elementare che in questo ed in tanti altri problemi noi andiamo rivendicando.

È da troppo tempo che noi attendiamo che questa verità, che ormai dovrebbe essere acquisita nelle vostre coscienze e nella vostra sensibilità, sia alla base delle vostre decisioni. Sarebbe tempo che quel famoso pugno sul tavolo venga dato, in modo da far rintronare la testa e la coscienza di coloro che resistono per oblique mire. È tempo di colpire alla testa quell'idra rappresentata da interessi protetti che ci impedisce di far pesare le nostre rivendicazioni... di incontentabili al Ministero di piazza della Minerva, come in troppi altri settori direttivi del nostro paese. Non si fidi perciò troppo dei pretesi competenti, onorevole ministro. Il problema è di evidenza elementare. Con il suo intuito, il suo buon senso e la sua esperienza, ella lo ha già individuato onestamente. I competenti hanno troppe strane complicazioni nel loro cervello, molto spesso.

Ricorderò un episodio a questo proposito.

Tempo fa un'autorevole commissione di personalità isolate fu ricevuta dal predecessore del nostro ministro per ottenere il ritiro dalla linea della nave *Mocenigo* che rappresentava, oltre tutto, un pericolo per la vita dei viaggiatori. Rilevammo subito che vi era

un'atmosfera di diffidenza equivoca al Ministero. Il ministro Saragat volle riunire... gli esperti che null'altro dovevano fare se non destinare una nave, capace di... navigare al servizio dell'unica colonia rimasta all'Italia: la Sardegna! I valentuomini, raccolti in sinedrio, sentivano il dovere della soluzione che, bene o male, noi prospettavamo come urgentissima e improrogabile necessità. Eppure, per ore di capziosi ragionamenti, di inutili elucubrazioni, di indagini apparenti, nella ricerca simulata di navi fantasma sperdute nei mari lontani, noi abbiamo assistito allo sforzo mnemonico dei competenti in funzione... benefica! Noi sentivamo, nella nostra incontentabilità, che si preparava, forse, una gherminella, un espediente. Quei signori esperti della Tirrenia e del Ministero sapevano bene in anticipo, senza bisogno della nostra ansiosa presenza, quale nave ci avrebbero rifilata: una meno veloce delle altre ed in attesa di proficua navigazione. Dopo alcune ore di tira e molla, dopo essere stati sospesi a questa corda di miopia burocratica e di usuraia volontà meditata, finalmente apparve all'orizzonte il piroscampo *Celio*. Noi, però, avevamo ben compreso che la manovrata difficoltà di rintracciare questa nave era solo in funzione di far pesare l'esosa richiesta di un aumento della sovvenzione. Si giocava una beffa, di cui la Sardegna e l'erario dovevano fare le spese.

Non voglio ancora tediare, onorevole ministro. Questo problema deve assumere nella sua coscienza un carattere preminente, vorrei dire ossessivo. Perché è tempo di finirla!

Perciò non sono affatto soddisfatto, allo stato delle cose, della sua risposta. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento dell'interpellanza Melis.

Si riprende lo svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. Rimane da svolgere l'interrogazione dell'onorevole Di Vittorio, al ministro degli affari esteri, « per sapere se, in seguito all'assassinio di un altro italiano verificatosi in Eritrea - malgrado lo sciopero generale di protesta attuato recentemente da tutti gli italiani in quella colonia contro la catena di assassini di nostri connazionali - e, conformemente ad analoga richiesta della C.G.I.L., è intervenuto con l'energia necessaria presso il Governo inglese, per chiedere che siano prese le misure efficaci che si impongono affinché le autorità militari britanniche, che occupano l'Eritrea, facciano

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

immediatamente cessare gli assassini ed i maltrattamenti di cui sono vittime gli italiani e di cui le dette autorità militari sono ovviamente responsabili ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

BRUSASCA, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Come è noto, dalla fine del 1947 in poi (da quando, cioè, era imminente la visita della commissione quadripartita) si è verificata in Eritrea una serie di violenze contro gli italiani, la cui gravità si era andata via via accentuando, specie in coincidenza con le varie sessioni della assemblea generale delle Nazioni Unite. Una recrudescenza molto viva si è avuta a lamentare nel mese di novembre 1949, durante il quale si ebbero molte dolorose perdite di vite umane.

In tale situazione, il Ministero degli affari esteri, dopo aver ripetutamente richiamato l'attenzione delle autorità locali, tenute a difendere l'incolumità delle persone, la libertà e l'ordine, fece un energico passo presso i governi inglese, nordamericano e francese, precisando la responsabilità degli unionisti dell'Eritrea e chiedendo valido intervento affinché fosse posto fine ad ogni forma di atti criminosi e venisse rispettato l'elementare e fondamentale diritto delle popolazioni del territorio di esprimere in libertà la propria opinione politica e le proprie aspirazioni per l'avvenire del paese.

Dopo questo passo del Governo italiano, le violenze contro gli italiani diminuirono, ma purtroppo non cessarono del tutto. Come risulta dalle circostanze, e come fu messo in rilievo nel passo italiano, l'azione terroristica è opera di una sola parte politica, mirante a creare delle condizioni che rendano impossibile la libera manifestazione della volontà degli abitanti. Tale azione fu diretta, in un primo tempo, contro gli italiani, ma non esclusivamente contro di essi, tanto è vero che il 27 marzo 1949 veniva proditoriamente ucciso Abdolkader Kebirè, presidente della sezione di Asmara della lega musulmana, proprio alla vigilia della sua partenza per partecipare all'assemblea dell'O. N.U. quale delegato della lega stessa.

L'azione terroristica ha avuto nuovi e più gravi sviluppi nei giorni scorsi, ad opera sempre della stessa parte politica, la quale, se ha tralasciato per ora di prendere di mira gli italiani, ha accentuato la propria criminosa attività contro la lega musulmana, colpevole di aver sostenuto e di continuare a sostenere in seno al « blocco per l'indipendenza » — di cui fanno parte molte altre correnti di ogni

razza e religione, rappresentanti la grande maggioranza della popolazione dell'Eritrea — il diritto dell'Eritrea stessa a mantenere la propria unità e di conseguire l'indipendenza.

Il giorno 21 febbraio fu ucciso Nassreddir Sait, il quale si era rifiutato di aderire al movimento unionista con l'Etiopia. Durante i suoi funerali vennero lanciate bombe, che uccisero parecchi musulmani. Altre uccisioni, conflitti e violenze seguirono nei giorni successivi, portando il totale delle vittime a 38 morti e 84 feriti.

Ciò avviene mentre si trova sul posto la commissione internazionale inviata dalle Nazioni Unite per indagare sulla situazione politica locale e fare le sue proposte circa la sorte dell'Eritrea.

Non può essere passato sotto silenzio il significato politico di questi avvenimenti. Di fronte alla vasta adesione popolare alla tesi dell'indipendenza, gli unionisti sono ricorsi a mezzi vari di lotta, che, da una larga propaganda incoraggiata da aiuti esterni, è sfociata a poco a poco negli atti di terrorismo che hanno insanguinato il paese. Gli autori delle violenze nutrono, forse, la speranza di far sorgere un antagonismo religioso che abbia ad indurre la commissione delle Nazioni Unite a patrocinare la tesi della spartizione del territorio per zone abitate prevalentemente da musulmani, e zone abitate prevalentemente da copti.

Basta scorrere la storia dell'Eritrea degli ultimi 70 anni per porre nella loro giusta luce gli avvenimenti attuali. Non è mai esistito e non esiste un conflitto di razze e religioni in Eritrea. I diversi settori della popolazione vivevano in pace anche prima dell'avvento dell'amministrazione italiana. Basti ricordare che in Eritrea cristiani e musulmani parteciparono alla lotta contro il madhismo, il noto movimento insurrezionale e religioso sviluppato dai musulmani del nord. In Eritrea, per il gioco di vari fattori economici, geografici e politici, si è sempre realizzata una spontanea convivenza pacifica tra i seguaci delle due religioni principali. Caratteristica dell'Eritrea è sempre stata la tolleranza religiosa. Forse, più acerbe sono state le lotte e le dispute teologiche sulla natura della Trinità fra le sette cristiane alla fine del secolo scorso, che quelle tra musulmani e cristiani.

Il Governo italiano ha espresso la propria solidarietà alle proteste sollevate dalla lega musulmana dell'Eritrea, che è la più direttamente colpita dalle violenze attuali e conferma anche in questa sede che, di fronte ad un problema così importante come quello dell'av-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

venire del loro paese, tutti gli eritrei, siano essi mussulmani, copti o italiani, hanno pieno diritto di esprimere liberamente le loro opinioni. Ed alla stessa solidarietà sono tenuti tutti i paesi amanti della pace e della libertà, i quali devono opporsi, con tutti i mezzi loro possibili, a qualsiasi atto che possa trasformare un paese pacifico, quale è sempre stato l'Eritrea, in una zona di conflitti, che abbia a costituire pericolo per la pace e la sicurezza dell'Africa orientale. Da parte sua, il Governo italiano, che rispetta scrupolosamente gli obblighi internazionali che gli derivano dalle decisioni delle Nazioni Unite per l'accertamento della vera volontà del popolo eritreo, continuerà a svolgere, con ogni impegno, come ha fatto finora, tutta l'attività che gli sarà possibile per tutelare la vita e gli interessi dei nostri connazionali e per difendere il diritto di tutte le popolazioni eritree di manifestare liberamente la loro volontà per il loro avvenire. (*Applausi*).

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

DI VITTORIO. Quantunque prenda atto di alcune dichiarazioni, sotto un certo aspetto incoraggianti, dell'onorevole sottosegretario, nel complesso non sono soddisfatto della sua risposta.

Ho presentato a suo tempo questa interrogazione, in adesione ad una richiesta di solidarietà giunta alla Confederazione generale italiana del lavoro da parte dei lavoratori italiani in Eritrea, i quali erano giustamente preoccupati di essere oggetto di persecuzioni, di attentati e di assassinî; e domandavano che tutte le organizzazioni italiane e, quindi, il Governo italiano, intervenissero presso il Governo inglese, perché si facessero cessare queste persecuzioni e gli intrighi da cui le persecuzioni contro italiani avevano origine.

Per sapere se il Governo italiano ha agito come avrebbe dovuto agire in questa occasione, bisogna definire quali sono gli interessi che noi abbiamo in Eritrea.

Io credo che noi abbiamo un interesse diretto: quello di garantire l'incolumità e la tranquillità dei lavoratori italiani in quel paese.

Secondo interesse, di carattere politico generale, ma collegato al primo, è quello di difendere il diritto del popolo eritreo, come di tutti i popoli coloniali, alla loro unità ed alla loro indipendenza nazionale, contro tutti i tentativi di divisione e di annessione da parte di qualsiasi governo imperialista.

È chiaro che una posizione così energica, così chiara, da parte del Governo italiano in favore di questa aspirazione profonda del popolo eritreo alla propria unità nazionale ed alla propria indipendenza, avrebbe favorito rapporti di amicizia tra il popolo eritreo ed i lavoratori italiani, e avrebbe reso più difficile il lavoro e l'intrigo promossi dalle autorità britanniche, diretti a suscitare questo terrorismo contro gli italiani e contro tutti coloro che si oppongono alla divisione dell'Eritrea e alla sua annessione al Sudan o all'Etiopia.

Il Governo italiano non ha corrisposto a questi due interessi diretti e principali dell'Italia nella questione dell'Eritrea. In un primo momento, sì, il Governo italiano, attraverso dichiarazioni del ministro Sforza alla stampa, al Parlamento, ed anche all'O. N. U., ha sostenuto il giusto concetto della difesa dell'unità e dell'indipendenza dell'Eritrea; ma, dopo aver sostenuto con vari argomenti questa politica, aderì al famigerato compromesso col governo inglese attraverso il quale il Governo italiano, rinnegata la sua posizione di difesa di questo principio fondamentale per tutti i popoli che poneva l'Italia in una posizione di avanguardia nella difesa dei principi di libertà e di indipendenza dei popoli asserviti, accettava la divisione dell'Eritrea, annessa parte al Sudan anglo-egiziano e parte all'Etiopia.

Si sa che l'O. N. U. respinse questo compromesso, ed allora il ministro degli esteri italiano ha ripreso la sua antica posizione che oggi è stata ribadita qui dall'onorevole Brusasca, cioè una posizione favorevole all'unità e all'indipendenza nazionale del popolo eritreo.

Però quel compromesso dette al popolo eritreo la sensazione che la posizione del Governo italiano non fosse sincera, ma rappresentasse soltanto una moneta di scambio per ottenere altri vantaggi: a quella posizione avrebbe rinunciato volentieri, come infatti rinunciò attraverso quel compromesso.

Perciò la posizione giusta dell'Italia è stata praticamente demolita da quell'infelice compromesso che l'onorevole Sforza concluse col governo inglese.

Ma il Governo ha commesso altri errori che, se non giustificano affatto tutti gli intrighi e i complotti di cui gli italiani sono rimasti vittime (soli in un primo tempo, ed oggi insieme coi mussulmani che difendono anche essi la tesi dell'unità e dell'indipendenza dell'Eritrea), tuttavia hanno reso possibile questa situazione.

In primo luogo, il Governo italiano non ha protestato energicamente contro il governo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

inglese — e non ha protestato come doveva protestare, in questo caso — se non dopo una serie di assassinii di cittadini italiani. L'onorevole Brusasca poco fa diceva: « Il Governo italiano è intervenuto con un passo energico presso i governi inglese, francese, americano, ecc. ».

Questo passo energico, in realtà, è una nota con cui si invocavano dei provvedimenti: quindi, un passo piuttosto sommesso, che non si rendeva affatto interprete della protesta indignata del popolo italiano contro gli assassinii di innocenti lavoratori che si ripetevano e si ripetono ancora in Eritrea. Bisognava assumere un atteggiamento di pubblica denuncia degli intrighi dell'imperialismo inglese, perchè, come giustamente l'onorevole Brusasca osservava, non vi sono mai stati dissidi e lotte fra eritrei mussulmani ed eritrei copti.

Per quale ragione nei mesi scorsi, nel corso del 1949, sono sorti questi dissidi? A causa, evidentemente, dell'applicazione del piano dell'imperialismo inglese di dividere l'Eritrea, annettendone una parte al Sudan anglo-egiziano ed un'altra all'Etiopia. Questi dissidi, tutta questa serie di attentati e di assassinii dovevano servire a giustificare questa pretesa dell'imperialismo inglese. Bisognava avere il coraggio, per difendere gli interessi dell'Italia, gli interessi, l'incolumità, la vita e la tranquillità di lavoro dei nostri fratelli in Eritrea, di denunciare pubblicamente questo atteggiamento dell'imperialismo inglese. Ciò non è stato fatto.

Altro errore, a mio avviso, è stato commesso dal Governo italiano: quello, cioè, di non essere riuscito finora a realizzare una intesa effettiva e a stabilire rapporti leali di amicizia con l'Etiopia perchè questo fatto avrebbe potuto contribuire a rendere, se non impossibili, difficili le macchinazioni dell'imperialismo inglese contro gli italiani. Si cerca, da parte dell'imperialismo inglese, di mobilitare non l'animosità, ma la paura, la preoccupazione del popolo etiopico verso l'Italia, paura e preoccupazione che sono fondate sul passato troppo recente per essere dimenticato, per cercare di contrapporre all'Italia e, peggio, ai poveri lavoratori italiani che in Eritrea non domandano altro che di lavorare tranquillamente, nell'interesse delle loro famiglie e dello sviluppo economico e civile della stessa Eritrea. Quindi, questo lavoro è utile a tutti i popoli dell'Eritrea e dell'Africa orientale in genere.

Altro errore ha commesso il Governo italiano quando l'O. N. U. si è posta la questione del rinvio della questione eritrea. Chi

aveva interesse a questo rinvio? Soltanto l'imperialismo inglese, perchè voleva continuare, come infatti ha continuato con un crescendo preoccupante, a suscitare complotti e assassinii per cercare di rendere impossibile la soluzione che è nei voti di tutto il popolo eritreo e che è nei voti di tutti i popoli della terra amanti della pace, della libertà, della indipendenza nazionale, la soluzione, cioè, di garantire l'unità e l'indipendenza dell'Eritrea.

Infatti, dopo questo rinvio, invece di una protesta vibrata da parte del Governo italiano, abbiamo avuto un silenzio; solamente dopo qualche tempo vi è stata una dichiarazione, fatta qui alla Camera dall'onorevole Sforza, con cui si esprimeva — sempre sommessamente — il malcontento dell'Italia per questo rinvio.

Bisognava che l'Italia facesse sentire la sua voce all'O. N. U., e alla opinione pubblica dei paesi che all'O. N. U. sono rappresentati, contro questo rinvio che non poteva non aggravare la situazione, come, infatti, si è aggravata.

Perciò noi domandiamo che il Governo italiano si preoccupi, più di quanto non abbia fatto finora, di difendere con l'energia necessaria — facendo appello ai popoli e non soltanto alle cancellerie — l'incolumità, la tranquillità, il diritto al lavoro dei nostri lavoratori in Eritrea e in altri paesi dell'Africa orientale. E chiediamo che questa politica di difesa dei lavoratori italiani sia accompagnata da una politica di simpatia sincera e leale verso l'aspirazione di questi popoli alla propria indipendenza nazionale, perchè soltanto così i lavoratori italiani avranno un ambiente favorevole per continuare a lavorare, recando un contributo allo sviluppo economico e civile di quei paesi.

Concludendo, approfitto di questa occasione per riconfermare la più fraterna solidarietà dei lavoratori italiani con i nostri fratelli lavoratori italiani di Eritrea e di altri paesi dell'Africa orientale. A questi fratelli italiani noi rivolgiamo l'invito a non prestarsi a nessuna manovra imperialistica, a non lasciarsi adescare da nessuna seduzione di carattere imperialistico. Difendano essi, insieme con i popoli indigeni, il diritto di questi popoli alla indipendenza e alla libertà nazionale, e si fondano con questi popoli per trovare, d'accordo con essi, la possibilità di continuare a lavorare in quelle regioni.

E domandiamo al Governo di svolgere una politica, in questo campo, coerente, che non sia di sottomissione all'imperialismo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

anglo-americano, ma di tutela dei diritti e della tranquillità dei nostri lavoratori e dei principi del popolo italiano, favorevole alla indipendenza e alla libertà di tutti i popoli. (*Applausi all'estrema sinistra*).

BRUSASCA, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUSASCA, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Confermo all'onorevole interrogante che il Governo continuerà nella sua opera di difesa della vita e degli interessi degli italiani e del diritto delle popolazioni eritree di esprimere la loro volontà sul loro futuro. Ricordo, poi, all'onorevole interrogante che noi abbiamo dato recentemente una chiara prova di questa nostra volontà. La missione che visitò negli scorsi mesi le 21 repubbliche del Sud America espose in tutti gli Stati, a proposito dell'Eritrea, gli stessi argomenti svolti ora, qui, dall'onorevole interrogante, sostenendo particolarmente il diritto delle genti eritree di esprimere la loro volontà sul loro avvenire; dopo questa visita, a Lake Success, la tesi sostenuta dall'Italia, combattuta dall'Inghilterra e da altri grandi paesi, venne approvata a maggioranza dalle Nazioni Unite. E se oggi v'è in Eritrea la commissione inviata sul posto per accertare quale sia la vera volontà delle popolazioni, ciò è dovuto all'opera dell'Italia la quale, prospettando le ragioni di giustizia e di democrazia che stavano a sostegno della sua tesi, riuscì ad ottenere questa decisione.

Spero che l'onorevole interrogante vorrà darne atto.

DI VITTORIO. Poi, è stata costituita l'altra commissione.

BRUSASCA, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Per quanto riguarda i rapporti con l'Etiopia, è certamente noto anche all'onorevole interrogante che la delegazione inviata dal Governo a Ginevra per trattare la convenzione per la Somalia approfittò dell'occasione — che permetteva per la prima volta dopo la guerra un diretto contatto tra gli italiani e gli etiopici — per iniziare, quanto meno, un'opera di distensione. Di questa distensione vi furono segni molto incoraggianti, quali le parole che mi disse il secondo delegato etiopico, che era ministro del suo paese a Parigi, durante un colloquio scambiato la sera prima della sua improvvisa morte avvenuta poche ore dopo, per sincope, all'albergo: « Noi desideriamo vivamente — egli mi disse — che risorgano fra l'Italia e l'Etiopia relazioni di collaborazione, perchè voi

italiani, con la vostra opera, avete lasciato tra noi dei buoni ricordi. Noi ci auguriamo che l'avvenire ci permetta di lavorare insieme per la civiltà e per il domani dei nostri paesi ».

PAJETTA GIAN CARLO. Quel delegato etiopico è morto; ma i vivi che hanno detto? Essi hanno pubblicato delle note che l'onorevole Brusasca conosce.

BRUSASCA, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Conosco le note, ma conosco anche i fatti avvenuti dopo le note, e credo che farà piacere anche a lei, nella sua qualità di deputato al Parlamento italiano, di sapere che il vivo confermò gli stessi sentimenti e formulò gli stessi auguri, che io ho contraccambiato a nome di tutti gli italiani. (*Applausi al centro e a destra — Commenti alla estrema sinistra*).

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

Annunzio di una mozione.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata la seguente mozione, firmata dagli onorevoli Amicone, Corbi, Spallone, Grifone, Perrotti, Smith, Lopardi, Donati, Paolucci, Miceli, Zanfagnini, Belloni, Giolitti, Corona, Fora, Cavazzini, Merloni, Marabini, Fazio Longo Rosa, Cinciari Rodano Maria Lisa, Pollastrini Elettra, Silipo, D'Agostino, Polano, Cremaschi Olindo, Natoli Aldo, Pajetta Gian Carlo, Cerabona, La Rocca e Sansone:

« La Camera

preso atto del generale acuto malessere esistente nel Fucino, a causa delle condizioni di estrema miseria nelle quali versano quelle popolazioni, economicamente e socialmente oppresse dal secolare dominio di un casato principesco che, disponendo della quasi totalità delle fonti di ricchezza della zona (terra, industrie trasformatrici, banca), è praticamente arbitra della vita di circa 70 mila persone;

considerato che, a causa della proterva tracotanza del principe Torlonia, riluttante ad ogni benché minima concessione ai lavoratori della zona, la situazione di dominio sopra denunciata è divenuta intollerabile e, nella coscienza generale del popolo, è ormai subentrata la ferma, irremovibile volontà di porre fine, con l'aiuto della legge, all'inammissibile monopolio principesco;

persuasa che esiste la possibilità di creare le premesse per la rinascita economica del

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

Fucino, attraverso provvedimenti che, eliminando l'assurdo monopolio del Torlonia, consenta la destinazione a fini produttivi delle enormi rendite attualmente da esso percepite;

convinta della preminente necessità di assicurare lavoro stabile alla grande massa dei disoccupati, attraverso la esecuzione di un piano generale di riattamento e di trasformazione fondiaria del Fucino e di valorizzazione integrale delle possibilità industriali della Marsica, e di garantire il progresso dell'agricoltura dando ai contadini fittavoli la certezza giuridica del loro possesso;

impegna il Governo a presentare al più presto alla approvazione delle Camere un disegno di legge che, ispirandosi alle necessità sopra esposte, uniformandosi agli articoli 43 e 44 della Costituzione, tenuta presente la situazione di monopolio esistente nel Fucino e l'evidente urgentissima necessità di rimuoverla nell'interesse della comunità nazionale, disponga del trasferimento delle proprietà di Casa Torlonia e la loro attribuzione ad un costituendo Ente per la rinascita del Fucino che, con l'attiva, preminente partecipazione dei comuni ripuari, assicuri a favore degli attuali affittuari e di altri contadini senza terra o con poca terra la concessione in enfiteusi della terra, la esecuzione di un piano generale di riattamento e di miglioramento fondiario, la manutenzione delle opere di utilità generale, l'utilizzazione, la valorizzazione e lo sviluppo degli impianti di trasformazione industriale dei prodotti agricoli, e garantisca, in genere, il promuovimento di ogni altra iniziativa rivolta al progresso civile, economico e sociale della zona fucense e della Marsica tutta ».

AMICONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMICONE. Chiedo l'urgenza per questa mozione. La pregherei, perciò, signor Presidente, di chiedere al Governo quando potrà essere d'iscusa.

PRESIDENTE. Data l'assenza dei ministri competenti, la prego di ripetere la sua domanda nella seduta di domani. Comunque, mi renderò interprete del suo desiderio presso il Governo.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere se risponde a verità la notizia che la colonia montana di Agerola, che è sempre servita ai fanciulli poveri di Napoli, stia per essere ceduta a privati; notizia che ha suscitato nell'ambiente napoletano pessima impressione.

« Nel caso affermativo, si domanda quali siano i provvedimenti che intenda adottare per impedire che un tale fatto si verifichi.

(1119)

« D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali contributi sono stati sin oggi dati ai comuni della provincia di Campobasso in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589; quando ritiene che i relativi lavori possano avere inizio, e quali contributi saranno dati per il semestre 1° gennaio-30 giugno 1950.

(1120)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere: se è a conoscenza delle gravi condizioni in cui si trovano gli ex impiegati tecnici ed amministrativi delle miniere di zolfo della Sicilia; essi, infatti, esclusi dalle prestazioni dell'I.N.P.S., fruiscono del trattamento di previdenza da parte dell'Istituto nazionale assicurazioni, previsto dal regio decreto 3 novembre 1921, n. 1873, non adeguato alla nuova situazione monetaria e pertanto percepiscono ancora la pensione annua di lire 4200; e se, in relazione a tale grave situazione di questi pensionati, intende adottare provvedimenti urgenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2055)

« DI MAURO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali è stata recentemente respinta una offerta avanzata dal comune di Merano per l'acquisto e trasformazione in stabilimento termale del grande Albergo Meranerhof, di proprietà dello Stato e dell'Ente delle Venezie; e per sapere se il Governo intenda recedere da tale rifiuto, anche in considerazione delle promesse che l'allora Ministro Tupini aveva fatto per iscritto nel 1947 al comune di Merano, in ordine all'intervento dello Stato per la costruzione di uno stabilimento termale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2056)

« ALMIRANTE ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere:

1°) se è vera la notizia che nel programma di elettrificazione delle ferrovie siciliane verrebbe soppressa la centrale termica da servire per le tratte Messina-Palermo e Messina-Siracusa;

2°) nell'auspicabile caso negativo, se è stato approntato, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il progetto per il relativo complesso meccanico per lo sbarco dei carboni da destinarsi a tale centrale. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(2057) « SAIJA, MARTINO GAETANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ravvisi l'opportunità di disporre, anche con provvedimento particolare, l'aumento del numero dei magistrati, assegnati al distretto giudiziario di Palermo, al fine di ovviare alla constatata deficienza numerica, che è la causa predominante del lamentato ritardo nella conclusione dei processi, di cui molti pendenti da diversi anni, con grave pregiudizio dei cittadini, ma soprattutto del prestigio della magistratura.

« Tale provvedimento appare ancora più urgente in considerazione della attuale necessità di rinvigorire nell'opinione pubblica siciliana la fiducia nella autorità della giustizia, e dare certezza nella operante azione della magistratura, in un particolare momento della sua vita sociale. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2058) « DI LEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere come sono stati utilizzati i cinque milioni dati dall'E.C.A. per lo sgombero delle macerie in comuni vari del Molise e come mai sia stato dimenticato il comune di Castel Del Giudice (Campobasso), distrutto dalla guerra, ed in qual modo, comunque, si intende provvedere. Se non si vuol costruire, si tolgano almeno le macerie. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2059) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali non ancora — a distanza di sei anni dalla guerra — è stato ricostruito il Municipio di Castel Del Giudice (Campobasso), pur essendo stati i lavori appaltati sin dal 1946. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2060) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali non sono stati ancora iniziati nel comune di Castel Del Giudice (Campobasso) i lavori di sistemazione della strada di accesso alle case popolari per l'importo di tre milioni, affidati dal Genio civile di Isernia alla ditta Rago. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2061) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere se e quando la Cassa depositi e prestiti intende accogliere la domanda di mutuo di lire 10.000.000, presentata sin dal 1947 dal comune Guardialfiera (Campobasso) per provvedere alla costruzione dell'edificio scolastico, il cui progetto è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella seduta del 26 gennaio 1950. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2062) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere come sono stati utilizzati i sette milioni e mezzo dati dall'E.C.A. per la sistemazione delle strade interne di comuni del Molise e come mai sia stato dimenticato il comune di Castel Del Giudice (Campobasso), distrutto dalla guerra, ed in qual modo, comunque, si intende provvedere per aiutare una laboriosa popolazione, tanto provata dalla sventura. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2063) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro del tesoro, per conoscere se, al fine di imprimere un ritmo celere e decisivo alla definizione delle numerosissime pratiche di pensione di guerra giacenti presso la competente Direzione generale, non ritenga opportuno, per evidenti ragioni di ordine morale e sociale, addivenire ad un temporaneo e parziale decentramento del servizio, distaccando presso i comandi di distretto militare una aliquota del personale, con l'incarico di provvedere, *in loco*, al completamento della istruttoria formale delle pratiche medesime, lasciando alla competenza degli organi centrali le decisioni di merito, e le conseguenti ulteriori incombenze di carattere amministrativo.

(293) « CUTTITA ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1950

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

CARONIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARONIA. Chiedo che sia messa all'ordine del giorno una mia mozione sulle case da gioco, presentata il 24 novembre 1948, fatta decadere il 3 marzo 1949 e ripresentata il 14 novembre 1949.

GIULIETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIULIETTI. Chiedo quando il Governo intenda rispondere a una mia interpellanza al ministro della marina mercantile.

PRESIDENTE. Non essendo in questo momento presenti i ministri competenti, prego gli onorevoli Caronia e Giulietti di ripresentare queste loro richieste nella seduta di domani.

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16:

1. — *Discussione della proposta di legge:*

D'AMBROSIO ed altri: Graduatoria del concorso magistrale B-6. (623). — *Relatore* D'Ambrosio.

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

Disposizioni sui contratti agrari di mezzadria, affitto, colonia parziaria e compartecipazione. (*Urgenza*). (175). — *Relatori*: Germani, per la maggioranza, e Grifone e Sansone, di minoranza.

3. — *Approvazione degli articoli e approvazione finale del disegno di legge:*

Ratifica del decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 483, contenente modificazioni e ag-

giunte al Codice di procedura civile. (*Urgenza*). (*Approvato dal Senato*).-(427). — *Relatore* Rocchetti.

4. — *Discussione della proposta di legge:*

senatori BUONOCORE ed altri: Mantenimento temporaneo in servizio di magistrati dopo il raggiungimento dei limiti di età. (*Approvato dal Senato*). (955). — *Relatori*: Fietta, per la maggioranza, e Riccio, di minoranza.

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Riordinamento dei giudizi di Assise. (709). — *Relatori*: Riccio, per la maggioranza, e La Rocca, di minoranza;

Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, numero 773, e del relativo regolamento. (*Approvato dal Senato*). (251). — *Relatore* Tozzi Condivi;

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

6. — *Discussione del disegno di legge:*

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

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

Norme sulla promulgazione e pubblicazione delle leggi e dei decreti del Presidente della Repubblica. (*Modificato dal Senato*). (22-B). — *Relatore* Tesauero.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO