

CXXXVII.

SEDUTA NOTTURNA DI GIOVEDÌ 10 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero trasporti, per l'esercizio finanziario 1954-55 (641); Stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario 1954-55 (816)	9005
PRESIDENTE	9005
SEMERARO SANTO	9005
CONCAS	9013
ANGELUCCI MARIO	9017
MANIERA	9024
Interrogazioni e interpellanza (<i>Annunzio</i>):	
PRESIDENTE	9028
MONTELATICI	9035

La seduta comincia alle 21.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta notturna del 3 giugno 1954.
(È approvato).

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

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

È iscritto a parlare l'onorevole Santo Semeraro. Ne ha facoltà.

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a nome dei miei colleghi della regione pugliese e per loro incarico, prendo la parola nella discussione del bilancio dei trasporti allo scopo di fare brevi constatazioni di carattere generale; per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su alcuni problemi di carattere regionale i quali, per la loro importanza, assumono carattere nazionale e per denunciare altresì il deplorabile stato di abbandono in cui si trovano le ferrovie statali e quelle in concessione nelle provincie pugliesi e in tutta l'Italia meridionale.

Una prima constatazione, onorevoli colleghi, è quella che sorge dall'esame del bilancio dei trasporti per l'anno 1954-55, che non si differenzia affatto da quello degli anni precedenti e, come quelli, anche questo per il 1954-55 non lascia adito alcuno a sperare che l'attuale Governo, come i precedenti, abbia intenzione di intraprendere una vera ardita politica sociale dei trasporti in Italia.

Non vi è dubbio che una politica dei trasporti è solo concepibile attraverso un piano il quale può non essere accettato politicamente ma tecnicamente è indispensabile, perché attraverso ad esso si possono vedere le prospettive di sviluppo dei trasporti in Italia.

Se diamo uno sguardo alla relazione dell'onorevole Troisi che accompagna il bilancio in discussione, constatiamo che poco o nulla di nuovo vi è contenuto e se qualcosa vi è, ciò è frutto di promesse elettorali. In Italia ci si muove, onorevoli colleghi, nel problema dei trasporti, come le lumache, lentamente e a spizzico, facendo una decina di chilometri ora in questa regione, ora in quell'altra, sovente sospendendo i lavori con dei pretesti e ciò forse per meglio esercitare le pressioni o accontentare le clientele elettorali.

Onorevole ministro, il popolo italiano ha dato alla ricostruzione delle ferrovie italiane distrutte dalla guerra tutto se stesso, perché sapeva quanto duramente sarebbe stata colpita la sua vita economica se entro i

centri di produzione o di arrivo delle materie prime non avesse potuto smistare o decentrare le materie prime e i prodotti. Le gare di emulazione delle popolazioni e della grande famiglia dei ferrovieri sono infinite, ma oggi per le ferrovie ricostruite sorgono problemi nuovi. Non è più la politica del « giorno per giorno » o del « tireremo innanzi » che vuole il popolo italiano. Esso esige dal Governo una chiara politica dei trasporti con programmi ben definiti affinché le nostre ferrovie arrivino a potenziarsi con nuovi impianti ammodernati ed elettrificati immettendo ogni anno nuove macchine e nuove vetture. Vi sono linee ferroviarie in Puglia, onorevole ministro, che non sono state mai rinnovate dal 1892 e sono un pericolo continuo per il viaggiatore che di esse si serve. Sovente fra amici che viaggiano su queste pericolose linee viene scambiata una domanda: « hai la polizza assicurativa ? ».

L'onorevole Troisi nella sua relazione si intrattiene sull'applicazione della legge sull'ammodernamento e ci fa conoscere che la commissione prevista dalla stessa legge, dopo una laboriosa elaborazione degli organismi rappresentati, ha esaminato, discusso ed approvato nel novembre 1953 una spesa di 7.896.446.500 lire a cui corrisponde un contributo dello Stato nella misura del 75 per cento di tale somma, pari a 5.889.832.625. Per le ferrovie a scartamento ridotto della Sardegna è ben soddisfatto e prosegue: « Altri progetti di ammodernamento sono in corso di studio: la ferrovia delle Dolomiti, ecc. »

Ci compiaciamo dell'ammodernamento delle ferrovie sarde; ma, onorevole Troisi, ella non si è accorta che questo ammodernamento è ben poca cosa di fronte alle grandi esigenze dell'Italia meridionale ed insulare. Le ferrovie dello Stato e quelle a concessione nella Puglia hanno bisogno di ammodernamento, di doppio binario e di elettrificazione !

Ella, onorevole Mattarella, non può ignorare, come sottosegretario negli anni passati e come ministro oggi, le tristi condizioni in cui si trova il tratto Brindisi-Lecce della linea di grande traffico e di preminente interesse nazionale, la Milano-Lecce.

Solo qualche mese fa, a seguito del rovesciamento di tutto un treno viaggiatori presso la stazione di Surbo — per fortuna senza alcuna vittima umana — il Governo si è deciso ad iniziare un ammodernamento della linea, pur essendo stato da noi più volte sollecitato a farlo negli anni precedenti.

E che dire dello stato della linea Brindisi-Taranto, Potenza-Battipaglia ?

I presidenti delle deputazioni provinciali di Lecce, Brindisi, Taranto, Potenza, i sindaci di questi capoluoghi di provincia ed i presidenti delle camere di commercio hanno reclamato in queste ultime settimane con petizioni, con ordini del giorno che hanno inviato al Governo ed ai parlamentari di queste circoscrizioni elettorali, perché si insista presso il Governo onde venga deciso ed iniziato l'ammodernamento della linea Lecce-Brindisi, Taranto-Potenza-Battipaglia.

Onorevole ministro, giorni fa, parlando con un sorvegliante che conosce bene il tratto Brindisi-Taranto, questi mi diceva che la linea ha circa 70 anni di esistenza, e che oggi si rende necessario rimuoverla ed ammodernare la base stessa, perché anche se i treni sono costretti ad andare lentamente, il viaggiare su quel tratto — potrei aggiungere su tutta la linea che da Brindisi va a Battipaglia — è un continuo pericolo, è come andare su di un tramo per una strada di campagna a fondo naturale e piena di fossati.

Incidenti ne avvengono ogni giorno. Si rende forse necessario che si verifichi od accada una catastrofe per indurre il Governo ad intervenire con la dovuta sollecitudine in un problema di tanta portata e di tanto interesse nazionale e sociale ? E che dire dello stato di abbandono in cui versano le linee secondarie in concessione, come ad esempio le Calabro-Lucane o la Bari-Barletta, per le quali, malgrado la legge ed i fondi stanziati, i lavori sono fermi a discapito di quelle popolazioni che invano attendono !

È pure notorio a tutti, onorevole ministro, che queste ferrovie sono quasi tutte passive e che ingoiano ogni anno, sotto forma di sussidio o di sovvenzione, un certo numero di miliardi dallo Stato. Che cosa ha fatto o intende fare il Governo nei confronti di queste società, affinché spendano una parte di quei fondi per migliorare il materiale ferroviario ed il traffico delle ferrovie che hanno in concessione ? Si « tira a campare », come prima, anzi peggio di prima ! Onorevole ministro, il problema della elettrificazione e del doppio binario ha creato un vivo malcontento in tutti gli strati sociali della popolazione pugliese. Essa reclama dal Governo il completamento della elettrificazione della Milano-Lecce e cioè del tratto Varano di Ancona-Lecce, il doppio binario e l'ammodernamento, nonché l'elettrificazione della linea Brindisi-Taranto-Potenza-Battipaglia.

Questo malcontento è cresciuto dopo l'avvenuta pubblicazione della relazione dell'onorevole Troisi, la quale ha rilevato che per l'elettrificazione della linea Pescara-Foggia-Bari è stato fatto ed approvato uno stanziamento.

mento della Cassa per il Mezzogiorno per l'importo di lire 8 miliardi e 749 milioni.

« Va segnalata la grande importanza economica — scrive l'onorevole Troisi nella sua relazione — dei lavori di potenziamento della linea adriatica, servita ancora da trazione a vapore e da binario semplice, adesso insufficiente rispetto al traffico, specie quello molto cospicuo dei prodotti ortofrutticoli che dai centri di produzione pugliesi debbono essere avviati con la massima celerità ai valichi di confine per giungere sui mercati esteri in condizioni di freschezza e vincere la concorrenza dei paesi meglio attrezzati per l'organizzazione dei trasporti ».

D'accordo, onorevole Troisi, sull'importanza del potenziamento della Pescara-Foggia e della Foggia-Bari, ma scrivendo ciò non le è balenato in mente che a sud di Bari vi sono milioni di italiani che fanno parte del vecchio Salento, cioè i cittadini delle provincie di Lecce, di Brindisi, e di Taranto con centri di produzione ortofrutticoli, vinicoli, oleari, ecc., che da anni reclamano il completamento del doppio binario e l'elettrificazione della Milano-Lecce? Ella ignora forse che la Commissione economica delle Nazioni Unite, nel suo programma di sviluppo in dodici anni, indica fra le strade di grande traffico internazionale anche quella Londra-Losanna-Sempione-Milano-Bari-Brindisi?

È ben vero, onorevole Troisi, che ella non è figlio di questa nostra generosa e dimenticata terra di Puglia, ella è solo un figlio adottivo, che si è fermato a Bari. Ciononostante ella poteva e doveva, nella sua relazione, spendere una parola che avesse potuto lasciare sperare i cittadini delle tre provincie del vecchio Salento che in un prossimo avvenire fosse realizzato quanto sta loro a cuore: l'elettrificazione della Milano-Lecce e della Brindisi-Taranto-Battipaglia, nonché il doppio binario.

Questa politica verso il Mezzogiorno spinge numerosi strati della borghesia produttiva, in unione con le massi popolari, alla lotta per la rinascita della nostra regione. Sono di questi giorni le dimissioni dell'avvocato Acquaviva, presidente della camera di commercio di Taranto, il quale lascia il suo importante incarico in quell'organismo economico per avere, da meridionale e pugliese, osato confutare la risposta data dal ministro Mattarella a quella Camera di commercio che chiedeva al Governo l'elettrificazione della Brindisi-Taranto-Battipaglia. Mentre lei, onorevole Troisi, ha preferito da buon governativo ignorare questo problema anziché arre-

care dispiacere al ministro spendendo « due soldi di speranza » per milioni di cittadini della Puglia che vivono al di là di Bari.

Onorevole ministro, a suo tempo l'onorevole Corbellini, quando dirigeva le sorti del Ministero dei trasporti, aveva predisposto un piano di elettrificazione da effettuarsi in tre anni, finanziato dal fondo E. R. P. A scopo illustrativo, egli pubblicò una cartolina della rete ferroviaria italiana con le linee elettrificate e quelle da elettrificare, secondo il suo piano, cartolina che usava offrire ai deputati che lo sollecitavano sulla questione della elettrificazione.

Ebbene, in quel programma era incluso il tratto Varano di Ancona-Lecce come completamento della Milano-Lecce, la linea Lecce-Gallipoli, quella Brindisi-Taranto e quella Taranto-Bari. Siamo stati stupiti ed indignati constatando che, nella relazione Troisi, le linee sopracennate non fanno più parte del programma di elettrificazione del Governo italiano! Perché sono state escluse? Quali interessi hanno giocato in danno delle popolazioni delle provincie salentine?

Allora, onorevole ministro, era vera la notizia, pubblicata in un certo numero di giornali governativi, tra cui la *Gazzetta del Mezzogiorno*, che i 20 miliardi prelevati dal fondo E. R. P., e destinati alla elettrificazione della Milano-Lecce erano stati stornati e destinati ad altre opere ferroviarie compiute in occasione dell'anno santo nell'Italia centro-settentrionale!

Ella, onorevole ministro, rispondendo ad una nostra interrogazione svolta dall'onorevole Paolucci, cercò di tranquillizzarci smentendo in modo assoluto che vi era stato questo storno.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Ho smentito lo storno semplicemente perché non vi era lo stanziamento.

SEMERARO SANTO. Perché c'era lo stanziamento, fu effettuato lo storno, onorevole ministro.

Noi prendemmo per oro colato la sua smentita; ma oggi, al lume dei fatti, non possiamo esimerci dal dirle che quel giorno, rispondendo alla nostra interrogazione, ella non è stata leale e sincera; e, con lo storno dei 20 miliardi, è stata depennata dal programma di elettrificazione la linea Milano-Lecce.

Solo alla vigilia delle elezioni del 7 giugno, per attenuare il malcontento di quelle popolazioni e per tentare di carpirne la fiducia, il Governo ha fatto intervenire la « gran Cassa del Mezzogiorno », con stanziamenti per l'elettrificazione dei semplici tratti Pescara-Foggia

e Foggia-Bari. Si vuole forse usare verso i salentini lo stesso sistema che fu usato nei confronti dei cittadini Dauni e di Terra di Bari? Attendere cioè il prossimo periodo elettorale per poi fare entrare in gioco la Cassa per il Mezzogiorno?

Con questo sistema non si frena l'irresistibile marcia in avanti delle forze democratiche e popolari della circoscrizione salentina, e un governo e i suoi ministri che si servono di questi sistemi politici, presto o tardi, vengono travolti dalla volontà del popolo stanco di attendere.

Onorevole ministro, ella sarà certamente in grado di dirci perché il piano di elettrificazione preparato dall'ex ministro Corbellini non sia stato più realizzato per la Puglia. Perché il tratto Milano-Lecce e Brindisi-Taranto non figura più nel programma delle linee da elettrificare?

Un altro punto, onorevole ministro, che ha messo in azione i comuni, i consigli provinciali, le camere di commercio di Brindisi, Lecce e Taranto: è vivo il desiderio di veder inclusa, nel programma di ammodernamento delle linee da elettrificare, la linea Brindisi-Taranto-Potenza-Battipaglia per un percorso di 300 chilometri, che interessa una popolazione di ben 3 milioni di cittadini italiani. L'ammodernamento e l'elettrificazione di detta linea sono richiesti perché, in un assai prossimo avvenire, allorquando le numerose zone della penisola salentina (nella quale, come è noto, si vanno compiendo lavori di bonifica e di trasformazione fondiaria, come, per esempio, l'Arneo, che è in pieno ritmo di lavoro, così come alle porte di Taranto vi è la « conca di Taranto », la palude di Foggione e San Brunone nonché le località di Salina Grande e Salina Piccola) Taddeo, Buffaluto ed altre saranno state completamente trasformate, ci si troverà al cospetto di ingenti quantitativi di derrate e occorrerà provvedere al loro immediato inoltro verso i mercati dell'Italia centrale e settentrionale.

Tale compito può e deve essere assunto dalla linea Brindisi-Battipaglia, ammodernata ed elettrificata con doppio binario, altrimenti la cosiddetta redenzione fondiaria del mezzogiorno d'Italia dovrà preoccupare seriamente per la valorizzazione dei prodotti agricoli che se ne ricaveranno.

Non v'è dubbio, onorevole ministro, che ella mi dirà: vi è tutta la buona volontà di fare l'ammodernamento e l'elettrificazione di questa e di altre linee; ma i mezzi dove si prendono?

È il solito ritornello che i ministri di questo Governo a maggioranza democristiana usano quando si tratta di impiegare somme più o meno importanti per opere di interesse nazionale e in modo produttivo; invece, quando si tratta di spendere per l'armamento, o per imprese di solo prestigio, centinaia e centinaia di miliardi, allora il denaro si trova.

Onorevole ministro, il Governo, per ragioni di prestigio, ha voluto ritornare in Somalia: avendo ottenuto dalle Nazioni Unite un mandato di dieci anni, allo scadere di quel termine dovremo nuovamente lasciare la terra somala per scadenza di mandato e rientrare in patria, perché la gioventù somala non vuole la protezione dell'Italia, ma intende essere libera e padrona del suo destino. Per questo mandato decennale il Governo italiano prevede una spesa di dieci miliardi annui; ma ben presto dovette chiedere un aumento. Oggi il Governo italiano spende 20 miliardi all'anno per il preteso prestigio italiano in Somalia.

Onorevole Mattarella, quanto sarebbe più proficuo per gli interessi dell'Italia e del popolo italiano se quei 200 miliardi, che saranno spesi per il nostro mandato in Somalia, li affidassero a lei per ammodernare ed elettrificare le linee ferroviarie del Mezzogiorno onde potenziare tutto il traffico italiano! Né valgono le ragioni di convenienza economica, come ella scrive al presidente della camera di commercio di Taranto in data 25 novembre 1953, che impongono di procedere alla elettrificazione delle linee ferroviarie secondo l'ordine di precedenza che tenga conto dell'importanza delle singole linee e della relativa intensità di traffico.

« In base a tale criterio — ella continua nella sua precitata lettera — se si considera la spesa complessivamente occorrente per l'elettrificazione della linea Battipaglia-Metaponto-Taranto, che è assai elevata e che perciò costituirebbe, con i suoi interessi e l'ammortamento, un ulteriore aggravio al bilancio di gestione della linea, già fortemente deficitaria a causa delle forti acclività ed al suo limitato traffico, si perviene alla conclusione che l'elettrificazione richiesta deve necessariamente essere rimandata a quando saranno stati espletati altri lavori più urgenti e redditizi per l'economia dell'amministrazione ferroviaria ».

Innanzitutto bisogna osservare, secondo quanto ella scrive, che se appare logico affermare che occorre « procedere all'elettrificazione delle linee ferroviarie secondo un criterio di precedenza che tenga conto dell'importanza delle singole e della relativa intensità di traffico », seguendo detta norma ella non

s'avvede che verrebbero ad essere curate ed incrementate ulteriormente le zone più progredite, proprio a scapito delle più depresse le quali, perciò, verrebbero condannate a rimanere neglette ed arretrate.

Inoltre, nella sua citata risposta all'avvocato Acquaviva, ella ricorre spesso a considerazioni ispirate esclusivamente a criteri di convenienza economica come se l'amministrazione ferroviaria italiana fosse un'azienda privata, preoccupata solo di lucri, di profitti e di dividendi, trascurando gli interessi sociali ed umani che pure tanta parte occupano nell'azione politica della totalità degli Stati moderni.

Onorevole ministro, altra ragione di malcontento per le popolazioni meridionali ed in special modo pugliesi, riguarda il materiale messo in circolazione: esso è il più vecchio, il più scadente ed il più logoro che si possa immaginare.

Le vetture sono tutte di vecchia costruzione, sprovviste di vetri, di tendine, e nei giorni di pioggia anche in prima classe bisogna stare con l'ombrello aperto per non bagnarsi...

TROISI, Relatore. Questa è una esagerazione!

SEMERARO SANTO. Le vetture di seconda classe su alcune linee hanno sedili consunti e laceri, con apparecchiature di riscaldamento non efficienti o poco funzionanti; gabinetti sforniti di acqua, di sapone e di carta igienica, e ciò si lamenta spesso anche sull'unico treno rapido Roma-Lecce e viceversa.

Onorevole ministro, ho compiuto il mio dovere nel sottoporre a lei i problemi che le popolazioni pugliesi intendono vedere risolti; faccia, da parte sua, il dovere di ministro e di meridionale, in modo da soddisfare questi vitali problemi delle nostre popolazioni. Non cerchi di uscirsene per il «rotto della cuffia» col dire che in bilancio non vi sono fondi disponibili. Se vuole positivamente operare, li cerchi («chi cerca, trova» dice un proverbio del mio paese) perché, se così non fosse, le nostre popolazioni della Puglia e di tutto il mezzogiorno d'Italia, che attraverso la lotta per la rinascita hanno preso conoscenza di tutti i problemi che sono la premessa per risolvere il loro rinnovamento, ammaestrati dall'esperienza del passato, consapevoli che con l'attesismo non si è mai raggiunto nulla, serreranno ancor di più i loro ranghi e, tutti uniti, lotteranno per realizzare quanto per decenni e decenni è stato negato dai governi passati e da quello presente, al fine di assicurare alle popolazioni meridionali un av-

venire di progresso sociale ed una vita di pace, libera e feconda. (*Applausi a sinistra*).

Passo ora a parlare del bilancio della marina mercantile.

Non si è spenta ancora l'eco della discussione sul bilancio della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1953-54, conclusosi alla vigilia delle ferie del novembre scorso, ed eccoci qui a discutere nuovamente questo bilancio per l'esercizio 1954-55.

Le aride ma eloquenti cifre contenute nello stato di previsione della spesa del bilancio in discussione denotano che esso continua ad essere la cenerentola di tutti i bilanci italiani, per cui si spiega il limitato interesse da parte dei colleghi e dell'opinione pubblica su questo particolare argomento. Eppure, le somme di questo bilancio dovrebbero essere più attentamente seguite perché esso è uno dei bilanci più importanti per il nostro paese, per il rilievo che assumono i problemi della marina mercantile, per le ripercussioni che si determinano sull'intera economia italiana, per il numero dei lavoratori impiegati, per le esigenze dei trasporti, per le attività delle industrie cantieristiche e per la necessità di creare veramente negli italiani una coscienza marinara che sia la premessa della realizzazione dello *slogan* che l'avvenire dell'Italia è sul mare.

Ciò premesso, permettetemi di sottolineare rapidamente alcune deficienze che si notano negli stanziamenti dei capitoli e che colpiscono anche l'occhio del più profano lettore del bilancio. Per esempio, al capitolo 38, in cui sono stanziati lire 50 mila per le spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi. Onorevole ministro, questo irrisorio stanziamento spiega il lamentato trattamento che viene fatto a quegli sventurati cittadini italiani che, colpiti dalla disgrazia del naufragio, perdono ogni bene e salvano a stento la vita.

Al capitolo 44 è ridotto di un milione e mezzo lo stanziamento dello scorso anno. Si tratta delle spese per il personale civile di ruolo delle capitanerie di porto, per stipendi ed assegni vari di carattere continuativo (spesa fissa). Onorevole Tambroni, se si tratta di stipendi ed assegni vari a carattere continuativo e, quindi, di una spesa fissa, perché la somma stanziata l'anno scorso è stata ridotta? Forse è stato ridotto il personale? Onorevole ministro, spero che ella voglia fornirci delle delucidazioni e delle assicurazioni a riguardo.

Da più parti, onorevoli colleghi, si lamentano carenze negli uffici e nei servizi delle capitanerie di porto, per cui si è sentito il

bisogno di istituire un nuovo capitolo, il 60, con l'irrisorio stanziamento di 20 milioni di lire per la « spesa di attrezzi, arredi, mobili, mezzi nautici e mezzi di trasporto e di pubblicazioni tecniche, inerenti i servizi delle capitanerie di porto ». Detta somma, onorevole ministro, è appena sufficiente per una sola capitaneria. Ora, se si vuole veramente che i servizi delle capitanerie di porto rispondano alle esigenze del compito che è loro affidato, è necessario che il Governo metta a disposizione i fondi necessari affinché i servizi delle capitanerie di porto possano dotarsi dei mezzi indispensabili.

Possiamo concludere, onorevoli colleghi, che la caratteristica di questo bilancio della marina mercantile per l'anno 1954-55 che noi stiamo discutendo è questa: di fronte alle modeste somme stanziare per i naufraghi e per i lavoratori civili delle capitanerie di porto, stanno le eccessive somme stanziare in alcuni capitoli, come per esempio i 14 miliardi a favore delle società che assicurano i servizi marittimi ed i trasporti a carattere postale e commerciale.

Onorevoli colleghi, non vi è alcun dubbio: in Italia si sono fatti dei grandi passi in avanti nella ricostruzione della marina mercantile, così duramente provata dalla seconda guerra mondiale. L'Agemar ha reso noto in questi ultimi giorni che dal rapporto annuale del registro navale dei Lloyds di Londra per il 1953 — pubblicato a Londra — l'Italia risulterebbe al quinto posto nella graduatoria di stazza lorda della marina mercantile mondiale.

Tali notizie possono far piacere ai cittadini italiani, ma molti di essi forse ignorano che questo incremento della marina mercantile è costato al contribuente italiano centinaia e centinaia di miliardi, ma che non ha risolto il problema del potenziamento qualitativo della nostra marina mercantile. È bene tener presente che oltre un terzo del nostro naviglio (1.886.879 tonnellate di stazza lorda, di cui 251.319 di navi passeggeri e per servizio misto e 735.560 di navi da carico a secco), avente da 20 ad oltre 30 anni di vita, è destinato alla demolizione, perché oltre ad essere un continuo pericolo per gli equipaggi non risponde alle esigenze di chi viaggia e non resiste alla concorrenza delle marine straniere.

Per questi e per altri motivi, da tutte le parti di questa Camera si è chiesta l'anno scorso una legge organica per l'incremento delle costruzioni navali, perché da questo incremento sorgesse un potenziamento qua-

litativo della nostra marina mercantile e, nello stesso tempo, vi fosse lavoro per i nostri cantieri navali e per le industrie connesse. Finalmente — aprendo tanti cuori a felici speranze — la legge così attesa è venuta alla luce. Essa è nata viva ed ha preso il nome Tambroni. Noi abbiamo portato in sede di Commissione il nostro contributo attivo e fattivo per migliorarla in alcune sue deficienze. Non sempre siamo stati ascoltati, per cui non abbiamo potuto dare il nostro voto ad essa. Non importa, il tempo darà il suo giudizio. La legge Tambroni tanto attesa è nata viva e speriamo sia anche vitale. Però, onorevole ministro, la mia coscienza è in pena perché nella sua legge non ha trovato riconferma quella disposizione a beneficio dei cantieri meridionali contenuta nelle precedenti leggi Saragat-Cappa. Ad un nostro emendamento che ne chiedeva l'inclusione, ella ha risposto che non era opportuno, perché avremmo avuto lavoro per tutti i cantieri ma che era pure necessario che le direzioni di questi cantieri si dessero anche loro da fare per avere commesse. In un regime di libera concorrenza ciò è giusto, onorevole ministro, ma lei conosce meglio di me le predisposizioni di qualche direzione di cantiere che si potrebbe definire nichilista, come quella per esempio di una città bimare dell'Italia meridionale, la quale, approfittando dello spirito di sacrificio e delle grandi capacità produttive delle sue maestranze, non ha rinnovato le sue attrezzature mostrando parecchie volte la sua volontà nichilistica di liquidare o almeno trasferire altrove i suoi cantieri. Se questa direzione non riuscisse da ottenere delle commesse, oppure mostrasse mala volontà a prenderle perché ha il chiodo fisso di liquidare o trasferire il cantiere, ella, onorevole ministro, cosa farà? È questo che intendiamo sapere per assicurarci e tranquillizzarci circa la mancata inclusione nella legge che porta il suo nome della clausola a beneficio dei cantieri meridionali.

Cosa faranno i lavoratori noi lo sappiamo: tutti uniti i lavoratori del cantiere ed i 200 mila cittadini insorgeranno per difendere la vita del cantiere e quella della città.

Onorevoli colleghi, un altro problema che è strettamente legato al potenziamento qualitativo della vostra marina mercantile è quello della gente di mare. Quando si hanno moderne navi è necessario altresì che queste siano affidate a marittimi provati, che con la loro specifica attività rendano onore al paese ed alla stessa marina. I problemi che

interessano ora questa categoria di lavoratori sono: l'avvicendamento, la corresponsione del premio di avvicendamento (che è stata sospesa dalla fine di aprile, per cui noi sollecitiamo dall'onorevole ministro il provvedimento legislativo che la continui) e le pensioni.

Di questi problemi il più importante, per i marittimi, resta quello delle pensioni perché, se è vero che con la legge 25 luglio 1952, n. 915, esse sono state sensibilmente migliorate, vi sono purtuttavia ancora degli inconvenienti e delle sperequazioni.

Bene ha fatto l'onorevole Gatto nella quasi esauriente relazione, che egli ha completato con grafici, ad elencare qualcuno di questi inconvenienti e sperequazioni. Da parte mia cercherò di sottoporre all'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro uno di grande interesse.

Un marittimo, per il periodo di navigazione mercantile e militare ed il servizio militare prestato, ha diritto alla pensione, avendo i 15 anni richiesti. Però una legge fascista gli chiude la porta alla pensione perché il servizio militare prestato in questa ultima guerra — tranne quello di navigazione — non è considerato utile agli effetti della pensione in quanto nell'anno precedente al richiamo alle armi non vi fu un periodo di assicurazione alla Cassa marinara. Una tale disposizione mi sembra strana, onorevole ministro, quando si pensa che per un solo giorno non coperto da contribuzione nell'anno prima del richiamo alle armi si escludono dal beneficio della pensione i lavoratori aventi diritto.

Si tratta, onorevole ministro, di uomini che, dopo avere logorato la loro gioventù solcando i mari e gli oceani su navi mercantili, sono stati richiamati alle armi e hanno preso il loro posto su navi da guerra che sono state affondate in combattimento: essi sono riusciti a salvarsi dall'inferno restando prigionieri per lunghi anni in campo di concentramento, in attesa della fine della guerra. Oggi, impossibilitati per vari motivi a riprendere le vie del mare, si cerca di escluderli dal diritto alla pensione con una strana motivazione: la mancanza di contributo.

Siesamini o, onorevole ministro, da parte sua e dei suoi competenti uffici, con la più benevola comprensione questi casi e tale strana disposizione non sia applicata ad essi, oppure si autorizzino gli interessati a pagare personalmente i contributi richiesti dalla Cassa marinara. Non si gettano sulla pubblica via a chiedere un tozzo di pane perché si son visti negare la pensione di vecchiaia uomini che in pace o in guerra, sui

mari e sugli oceani, hanno tenuto sempre alta la bandiera della marina italiana.

Onorevoli colleghi, permettete ora che io vi parli, il più brevemente possibile, di alcuni problemi tanto dibattuti ma mai risolti, e cioè del potenziamento della piccola e media pesca, dei suoi cantieri oggi in crisi e dei lavoratori appartenenti a questa categoria.

Quello del potenziamento ed ammodernamento della piccola e media pesca è un problema che solo con un radicale intervento dello Stato è possibile risolvere, perché i lavoratori addetti sono incapaci ad affrontarlo con mezzi propri. È necessario che, al pari dei pescatori addetti alla pesca industriale, siano aiutati dal Governo e messi in condizione di rinnovare le loro imbarcazioni che stentano a tenere il mare. Di fronte all'impossibilità materiale di questi lavoratori, che sono i più umili ed i più miseri, è necessario che il Governo intervenga con una legge che li aiuti con congrui contributi e mutui a lunga scadenza, per dare loro la possibilità di rinnovare barche ed attrezzature.

Avrei voluto presentare in sede di Commissione, nella discussione della nuova legge per l'incremento delle costruzioni navali, un emendamento affinché detta legge fosse estesa all'incremento della ricostruzione dei mezzi nautici della piccola e media pesca; cosa che avrebbe potuto apportare alla nostra marineria peschereccia un miglioramento ed assicurare lavoro ai numerosi cantieri di categoria che oggi si trovano in condizioni di parziale o totale inoperosità. Non l'ho fatto per accedere al pensiero di non disperdere i fondi messi a disposizione di quella legge, ciò che avrebbe reso la legge inoperante. Ma, onorevole ministro, è necessario che si provveda anche per questi lavoratori mediante un progetto di legge. E mi permetto, al riguardo, di suggerirle di estendere a questi lavoratori i benefici della legge 501, da lei presentata al Senato il 28 aprile ultimo scorso. Se è possibile, si aumenti lo stanziamento dai previsti 200 milioni a 400 milioni.

Un altro problema che travaglia la vita dei pescatori e che attira, onorevoli colleghi, la nostra attenzione, specie in questo momento, è quello della pesca in Adriatico. A causa del mancato accordo con la Jugoslavia, i nostri pescherecci ed i loro equipaggi subiscono ogni sorta di angherie che vanno dalle violazioni dei principi e delle leggi internazionali che regolano la salvezza delle vite umane in mare e che consentono il diritto di pesca al di fuori delle acque territoriali dei singoli paesi, al sequestro totale dell'at-

trezzatura, dei motopescherecci, del pescato e dei combustibili, per non parlare dei dolorosi episodi di internamento in campo di concentramento, di incarcerazione e persino di uccisione dei nostri valorosi pescatori. Mi si permetta di leggere una lettera pervenutami qualche mese fa da un proprietario di motopescherecci di Bari. Eccola:

« Il sottoscritto » (la lettera è del 25 febbraio 1954) « De Giosa Tommaso, in possesso di una modesta industria da pesca, espone quanto appresso. Come dai diversi telegrammi giunti al Ministero della marina mercantile, il suo motopeschereccio, denominato *Pino*, partito da Bari il 30 gennaio 1954 per la pesca in alto mare, a causa del cattivo tempo minaccioso di temporale, fu costretto a rifugiarsi nel porto di Antivari e, siccome minacciava vento e burrasca, l'equipaggio credette opportuno fermarsi nel suddetto porto, dove sostò per ben 4 giorni.

« Uscirono da quel porto, ma il 5 febbraio furono costretti a rientrare perché continuava la tempesta. Il giorno seguente, per l'infortunio di un marittimo, tornarono a salpare le ancore per recarsi in porto a curare l'infortunato; ma lì furono fermati dalle autorità jugoslave, facendo intendere che l'uscita e il rientro erano dovuti alla pesca nelle loro acque, tralasciando la realtà dei fatti, quali l'infortunio del marittimo e il maltempo, per il quale anche le navi di grande tonnellaggio erano in porto.

« Inoltre il capobarca fu trascinato alla capitaneria di porto di Antivari, sottoposto ad un esame al quale fu obbligato con minacce, obbligato a sottoscrivere un verbale ingiusto, e tennero il suddetto uomo a loro disposizione in prigione, intimandogli di firmare il verbale nel quale era specificato che il capopesca aveva pescato nelle acque territoriali jugoslave, mentre ciò non rispondeva a verità.

« Dopo aver trattenuto per circa 9 giorni il motopesca e otto uomini, si sono decisi a lasciarli solo dopo aver tolta tutta l'attrezzatura da pesca, per il valore complessivo di 3 milioni.

« Dopo simili danni, onorevole, non sarebbe il caso di discutere la questione delle industrie pescherecce, favorendo chi lavora per guadagnarsi un tozzo di pane, senza correre il rischio di essere maltrattati dagli uomini di Tito, i quali non fanno che commettere abusi ai danni della povera gente? Ora non mi resta, onorevole, che tenere l'industria ferma: otto uomini disoccupati, le cui famiglie attendono lavoro per sfamarsi,

e ciò per volere di uomini irragionevoli che hanno distrutto una piccola azienda formata di piccoli centesimi messi insieme con il sudore della fronte ».

Questa lettera non ha bisogno di commenti, onorevoli colleghi, ma di mezzi di protezione e di provvedimenti atti a rendere meno travagliata la vita di questi umili lavoratori. È opportuna una maggiore sorveglianza da parte delle vedette della nostra marina militare; è necessario, sia pure a prezzo di qualche sacrificio, stipulare l'accordo col Governo jugoslavo e risarcire i proprietari e gli equipaggi vittime di tali soprusi, mediante uno stanziamento di 250 milioni da iscriversi al capitolo 69 del bilancio della marina mercantile.

Onorevole ministro, mi permetta di ricordarle che nel mio intervento, nella discussione del bilancio per l'anno 1953-54, ebbi occasione di pregarla di esaminare la possibilità di stipulare un accordo con il governo della repubblica popolare d'Albania. Ella mi promise che ne avrebbe esaminata la possibile realizzazione. Mi compiacio che l'onorevole senatore Vaccaro, nella sua relazione sul bilancio in discussione per l'anno 1954-55, abbia affermato che molti colleghi della Commissione del Senato hanno chiesto di intavolare al più presto trattative con la vicina Albania, per dare la possibilità ai nostri pescatori di assicurarsi tranquillità di lavoro e per assicurare commercio ai nostri prodotti.

Sono molto spiacente che invece l'onorevole Gatto non abbia fatto, nella sua relazione, alcun riferimento a questo nuovo elemento del problema, che è profondamente sentito e la cui soluzione è auspicata da tutte le popolazioni delle marinierie dell'Adriatico.

Che cosa ha fatto lei, onorevole ministro, in questo lasso di tempo? Cosa intende fare per l'avvenire? È quello che gli italiani e i pescatori del versante adriatico intendono sapere.

Tenga presente, onorevole ministro, che sull'altra sponda vi è un popolo nuovo, forgiato al duro sacrificio della lotta di liberazione, un popolo amico dell'Italia: il piccolo ma eroico popolo albanese ed il suo governo attendono di mettersi d'accordo con l'Italia democratica e repubblicana, che stimano e rispettano.

Onorevoli colleghi, un altro problema che deve attirare la nostra attenzione e quella del Governo è quello della casa del pescatore. Il relatore onorevole Gatto, nella sua relazione,

ci ha parlato delle « case del portuale », che sono ottime istituzioni e che vanno potenziate e sviluppate. Perfettamente d'accordo, onorevole Gatto. Ma come mai non ha speso una parola per le case per i pescatori, per i cosiddetti villaggi dei pescatori?

Ricordo che a suo tempo fu creato un istituto per le case dei pescatori. Se non erro, fu chiamato alla sua presidenza un deputato democristiano, l'attuale sottosegretario per l'industria e il commercio Gaspare Pignatelli. È possibile sapere quanti villaggi o case per i pescatori sono stati costruiti fino ad oggi?

Chi dirige attualmente l'istituto per le case ai pescatori? E che cosa fa? Vi sono fondi? Quanti il Governo intende metterne a disposizione dell'istituto? Non si creano istituti solo per dare incarichi.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non [un è istituto governativo, ma privato.

SEMERARO SANTO. Resti privato a condizione che costruisca le case!

Onorevoli colleghi, per necessità di vita, i lavoratori della piccola pesca sono portati a vivere nelle località più vicine alla loro barca, quasi sempre nelle adiacenze dei porti, in abitazioni secolari, pericolanti ed inabitabili per le loro condizioni igieniche, e sovente composte di un unico ambiente.

Onorevole ministro, vorrei che lei avesse occasione di venire a Brindisi per accompagnarlo a visitare i pescatori abitanti in via Sciabiche, in via Pompeo Azzolino, in via Lenio Flauco, in via Ammiraglio Thaon de Revel, e quelli abitanti nelle baracche delle zone periferiche (in tutto, circa 20 famiglie), per deprecare con me e con tutti gli onesti cittadini italiani un simile stato di cose. Eppure Brindisi ha il suo villaggio di pescatori, ma circa un terzo di quegli alloggi sono abitati da gente che nulla ha da fare con i pescatori, nè con le attività della nostra marineria peschereccia. Che cosa si attende per estromettere questi intrusi e dare la casa agli autentici pescatori e alle loro famiglie? Che si attende per costruire nuovi alloggi nel villaggio dei pescatori di Brindisi? Perché questo istituto non dà segni di vita? Se mancano gli stanziamenti, si provveda alla bisogna!

I pescatori di Brindisi, vittime di un ininterrotto divieto di pesca per vari motivi che vanno dall'arrivo dei piroscafi P. A. M. alle esercitazioni di tiro delle varie armi e all'arrivo di una portaerei americana, sono stati immobilizzati in questo mese di maggio per oltre venti giorni. Questo stato di fatto rende ancor più misera la loro vita e quella delle loro fami-

glie. Essi reclamano che sia loro consentito di poter lavorare, o altrimenti si conceda loro, per i giorni di divieto, un sussidio per poter sfamare sé e le loro famiglie. Essi reclamano una casa più degna nel villaggio, per abbandonare i locali malsani che attualmente abitano. Ella, onorevole ministro, ne è stato informato dalla capitaneria di porto di Brindisi, io ho presentato una interrogazione al riguardo senza ricevere sino ad oggi una risposta. Tutto tace.

Onorevoli colleghi, io ho cercato di richiamare, con il mio intervento sulla discussione del bilancio della marina mercantile per l'anno 1954-55, l'attenzione vostra e del Governo su alcuni importanti aspetti e problemi dell'attività del Ministero della marina mercantile. La Camera ed il Governo facciano il loro dovere, affinché la gente che vive ed agisce sul mare possa condurre un'esistenza di lavoro e di benessere. (*Applausi a sinistra*).

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi accingo in questa sede di discussione del bilancio della marina mercantile a trattare in maniera particolare le questioni che riguardano il settore della pesca. L'argomento non è di poco rilievo, e dalle ricerche fatte mi risulta che ogni anno interventi di ben altra mole, diversi da quello che io sto per fare, si sono avuti per trattare a fondo i problemi che interessano il settore peschereccio. Il settore della pesca è vasto ed investe una parte importante della nostra economia nazionale. Su di esso si sono avuti, ogni qual volta si è discusso del bilancio della marina mercantile, degli interventi che hanno messo a fuoco la situazione. Purtroppo, però, vediamo che si continua come per il passato. È in atto, infatti, nel settore della pesca un senso tragico di smarrimento progressivo. Poiché ogni fenomeno è l'effetto di una causa, io penso si renda necessario in questa sede di discussione determinare questa causa o queste cause e studiare se esistono o meno le possibilità per far cessare lo stato attuale di crisi in cui si dibatte detto settore.

Credo di non trovare alcuna opposizione quando affermo che l'Italia è un paese essenzialmente marittimo e che le sue frontiere stanno per otto decimi sul mare. Dal mare la maggior parte delle sue regioni è bagnata e dal mare e dalle industrie marittime traggono o dovrebbero almeno trarre la loro vita centinaia di migliaia di italiani, per non dire che dal mare quasi tutti gli italiani dipendono per l'alimentazione o per il loro lavoro.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

Ebbene, dopo questa premessa nasce spontanea e logica la domanda: quale è la politica del Governo? È la solita politica che ha lasciato insoluti per anni i problemi più importanti senza che si sia voluto trovare la via della soluzione, altrimenti non si potrebbe comprendere la ragione per cui al bilancio della marina mercantile venga sempre data così poca importanza tanto da essere considerato la cenerentola di tutti i bilanci. Vediamo che negli stanziamenti per il settore della pesca si continua con il sistema della lesina. Il che dimostra che nell'indirizzo o nel programma del Governo il settore della pesca è sottovalutato. Secondo il mio modesto punto di vista, la causa principale della crisi del settore della pesca sta proprio nel fatto che esiste un errore voluto di principio, un errore grave e reiterato di valutazione che si perpetua ogni anno, benché più volte da questo settore della Camera si sia alzata la voce per far presente la necessità ed il dovere che i governi italiani debbano fare una seria politica marinara e peschereccia.

Onorevoli colleghi, vogliamo ancora una volta vedere queste cause che fanno continuare quella che è la tragedia della vita dei lavoratori della pesca?

Ebbene, brevemente cercherò di elencarne alcune. Nel campo della importazione il Ministero per il commercio con l'estero aveva emanato nel 1950 delle disposizioni sulla importazione dei prodotti ittici, le quali disposizioni hanno arrecato gravi danni ai produttori, agli stabilimenti conservieri e ai consumatori italiani. Infatti, con il rilascio delle licenze d'importazione a semplice richiesta e con il ribasso o l'eliminazione dei dazi doganali di alcuni importanti prodotti, si è favorito in maniera strepitosa la produzione ittica straniera, a tutto scapito della nostra. Al contrario del nostro Governo, gli altri governi hanno fornito tutti i mezzi alla pesca dei loro paesi per poter fare la concorrenza all'Italia, sia attraverso agevolazioni, come quelle per la banda stagnata, sia per quanto riguarda le reti, sia per quanto riguarda i trasporti e i carburanti. La pesca jugoslava, spagnola e portoghese sono state messe dai loro governi nelle condizioni di far concorrenza ai nostri prodotti in Italia e il nostro Governo è andato incontro a questa concorrenza senza far nulla che servisse a proteggere il mercato ittico nazionale.

Se noi confrontiamo i consumi alimentari in Italia, come riporta il *Bollettino della pesca*, ci accorgiamo che, pur rimanendo invariato il consumo del pesce rispetto all'anteguerra

con chilogrammi 6,500 a persona all'anno, l'importazione di pesce fresco e congelato è aumentata in questa misura.

Anno 1938: quintali 126.919, per lire 17 milioni 420.588; 1949: quintali 185.908, per lire un miliardo 70 milioni 877.000; 1950: quintali 209.708, per lire 2 miliardi 481 milioni 493.000; 1951: quintali 209.402, per lire 3 miliardi 589 milioni 300.000; 1952: quintali 240.588, per lire 5 miliardi 117 milioni 400.000.

L'importazione è così suddivisa per gli anni 1951-52 (non ho potuto avere i dati riguardanti il 1953): 1951: pesce fresco e congelato per lire 3 miliardi 589 milioni 300.000; 1952: abbiamo avuto un aumento pari a 5 miliardi 117 milioni 400.000 lire.

Altri prodotti: lire 800 milioni circa nel 1951; lire 867 milioni 400.000 nel 1952.

Pesce salato, secco o affumicato: 10 miliardi 839 milioni 400.000 lire per il 1951; per il 1952, 14 miliardi 847 milioni 900.000 lire.

Pesci preparati: 6 miliardi 623 milioni 700.000 lire per il 1951; 9 miliardi 850 milioni 600.000 lire per il 1952. Totale: per il 1951, 22 miliardi 52 milioni 500.000 lire; per il 1952, 30 miliardi 683 milioni 300.000 lire. Percentuale in aumento dal 1951 al 1952: 7 per cento.

E così potrei ancora continuare per l'importazione di tutti i prodotti della pesca. Ma credo che l'onorevole ministro conosca questi dati.

Il Governo, il ministro del commercio con l'estero e quello della marina mercantile vogliono tenere gli occhi chiusi per non vedere questa grave situazione? Si vuol fare la politica dello struzzo per non vedere i pericoli e le conseguenze di un tale stato di cose?

Onorevole ministro, non è sufficiente il decreto 25 febbraio 1953, n. 58, a cambiare questa situazione. Circa 120 mila famiglie vivono dell'industria della pesca e si trovano oggi in tragiche condizioni economiche. Esse vivono nella fame permanente, in catapecchie e tuguri per la poca avvedutezza dei governi, poca avvedutezza che comporta delle serie e gravi responsabilità politiche.

Ebbene, l'Italia potrebbe da sola provvedere alle esigenze del consumo diretto senza ricorrere ad alcuna importazione dall'estero, naturalmente previo il rinnovamento ed il rimodernamento della flotta peschereccia. Noi assistiamo invece al disarmo dei nostri pescherecci o ad altri impieghi, che spesso causano (come hanno causato per il passato) perdite di vite umane. Ad esempio: la pesca delle munizioni in Adriatico, che ha arrecato

lutti fra i pescatori e fatto gonfiare i portafogli di alcune grosse personalità.

Si assiste a questo quadro desolante senza che il Governo intenda intervenire; urge intervenire, invece. Molti stabilimenti conservieri hanno ridotto o addirittura smobilitato, e di conseguenza, oltre a creare crisi anche in questo settore, i prodotti dei nostri pescatori non trovano assorbimento; per cui o vengono gettati in mare o vengono posti sul mercato a prezzi bassissimi, sì da non ricavarne nemmeno le spese.

Il secondo punto che esaminerò riguarda il trattato di pesca italo-jugoslavo. Molto si è parlato in merito ai trattati internazionali di pesca, ed in particolare si è voluto sempre attirare l'attenzione su quello italo-jugoslavo.

Ebbene, penso che sia necessario, innanzi tutto, per le marinerie dell'Adriatico, conoscere quale sia attualmente la loro sorte. Continuamente noi assistiamo impotenti alle molteplici azioni di rapina ed ai soprusi cui sono sottoposti i nostri pescatori nell'Adriatico. Non possiamo più sottacere le gravi responsabilità che incombono sul Governo italiano, il quale con quel trattato ha dimostrato la sua inettitudine e la sua incompetenza, tanto per l'onere finanziario che si è accollato, quanto per la scarsa utilità che ne deriva alla nostra pesca.

È risaputo che con quel trattato i nostri pescatori dell'Adriatico possono pescare, quando possono, in quelle zone di mare ove non c'è pesce, dopo aver percorso un lungo e costoso tragitto.

Che il trattato con la Jugoslavia dovesse finire in una madornale bolla di sapone con un aggravio finanziario per lo Stato italiano di lire 567 milioni, era già stato previsto in dal lontano 1949, quando alcuni parlamentari al Senato, nella seduta del 7 ottobre 1949, richiamarono l'attenzione del ministro della marina mercantile sul fatto che i 750 milioni (in seguito ridotti a 600) sarebbero rimasti a carico dello Stato, in quanto i pescatori e gli armatori di tutte le marinerie dell'Adriatico, oltre a non poter accettare le clausole contemplate in quel trattato, non erano in grado di pagare un sì caro canone.

Penso che la crisi della pesca nell'Adriatico, potrebbe essere risolta, almeno in parte, con la possibilità di realizzare un accordo di pesca nelle acque jugoslave vantaggioso e confacente agli interessi nazionali, escludendo ogni richiesta di contributo finanziario da parte jugoslava e concedendo come contropartita eventuali agevolazioni commerciali, ed in

ogni caso inserendo l'accordo di pesca nel quadro più ampio delle relazioni commerciali fra i due paesi.

Anche per questo motivo si rende necessario, appunto per evitare di ricadere negli stessi errori, prima di stipulare nuovi accordi, sentire direttamente i rappresentanti delle categorie interessate di armatori e pescatori, che meglio di tutti conoscono le ragioni e le necessità delle categorie, tenuto conto delle diversità degli interessi dell'alto, medio e basso Adriatico.

Ma, onorevoli colleghi, il trattato con la Jugoslavia interessa semplicemente una parte dei pescatori italiani, e precisamente quelli dell'alto e medio Adriatico, mentre noi sappiamo che altri pescatori attendono dal Governo che si stipulino trattati di pesca con altre nazioni.

Sembra strano, ma è proprio così: i pescatori siciliani, per esempio, attendono che venga risolto da anni il problema della pesca nelle acque tunisine; e così si dica per i pescatori sardi che attendono la risoluzione del problema della pesca nelle acque della Corsica, come i pescatori del basso Adriatico attendono la risoluzione del problema per la pesca nelle acque albanesi. Sta di fatto che il Governo italiano non ha fatto niente per risolvere questi problemi, impegnato come è stato ed è nella politica di guerra, nella politica atlantica, nella politica della C. E. D., trascurando i problemi vitali della produzione e della pace che interessano tutto il paese.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Queste sono parole che costano poco!

CONCAS. Anche a lei costa poco rispondere in questa maniera.

Tutto quanto ho detto attende una risoluzione. Questi problemi sono troppo urgenti per aspettare ancora. Tutto si inquadra, necessariamente, nell'azione che un governo, sensibile e pensoso delle esigenze e dei diritti dei pescatori, dovrebbe portare a termine.

È questo l'attuale Governo? Dai fatti non parrebbe.

Non vi è dubbio alcuno che esiste anche un altro problema, ed è il problema dei mercati ittici all'ingrosso.

Che il problema dei mercati ittici sia uno dei fondamentali e che da esso derivino altri non meno importanti, credo che tutti lo ammettano. Sappiamo che ormai da tempo la Commissione consultiva della pesca sta studiando la possibilità di riforma della legge 12 luglio 1938, n. 1487, che disciplina i mercati ittici all'ingrosso. Ebbene, onorevole

ministro, a che punto sono i lavori di questa Commissione?

Noi desideriamo che ella ci risponda in merito, in quanto è nell'interesse di tutto il settore della pesca, e soprattutto dei suoi numerosi lavoratori, che detta riforma avvenga nel più breve tempo possibile, onde apportare quegli indispensabili vantaggi che tutti i settori attendono con ansia da lungo tempo.

È ormai nota a tutti la difesa strenua che i comuni interessati conducono contro un tale disegno di legge, per conservare il possesso dei mercati ittici. Si rende necessario affrettare, di concerto con gli altri dicasteri interessati, la presentazione di questo disegno di legge, già pronto, al Parlamento, in quanto parecchio caos esiste nei mercati amministrati dai comuni.

Per esempio, sappiamo che la ritenuta spettante al comune, generalmente supera anche del doppio il suo importo; riguardo poi alla contabilità a parte, come previsto dall'articolo 13 della suddetta legge, non sappiamo se da tutti i comuni viene rispettata. Di certo sappiamo, però, che rarissimi sono stati i miglioramenti apportati agli impianti, alle attrezzature, ai servizi di mercato; sappiamo inoltre che veri e propri moderni impianti frigoriferi per la conservazione e la congelazione, non esistono.

I pescatori, pertanto, a giusta ragione, si domandano dove vadano a finire tutte le entrate derivanti dai gettiti della gestione: solo una piccolissima parte di queste entrate, per non dire nessuna, va a vantaggio dei pescatori. Perciò essi hanno pienamente ragione di lamentarsi di queste incresciose trattenute applicate dai comuni.

Ben altra, invece, è la situazione nei centri pescherecci dove i mercati sono gestiti da cooperative. In questi centri, le cooperative hanno dimostrato di sapere organizzare, in maniera nuova e sollecita, i servizi, preoccupandosi di eventuali deficienze, superando difficoltà che si trascinarono da molti anni. Esistono cooperative che hanno allo studio programmi seri per il rinnovamento dei servizi, sino al trasporto del pescato direttamente ai centri di consumo.

Dobbiamo, perciò, incoraggiare tali iniziative, aver fiducia nelle possibilità creative dei pescatori, appoggiarci a questi organismi, se vogliamo creare qualche cosa di nuovo e di vivo nel campo della pesca.

Pertanto, concludo questo punto del mio intervento, con il proporre alla Commissione consultiva della pesca, nell'attesa che defi-

nisca la legge già menzionata, di provvedere a modificare almeno l'articolo 14 della legge in vigore, con il quale si concede la direzione e la gestione dei mercati ittici alle cooperative dei lavoratori della pesca, con la certezza che essi sapranno, con una disciplinata collaborazione, dare quelle possibilità di sviluppi tecnici, di scambi e di funzionalità economiche, previste dalla legge stessa.

Voglio rammentare all'onorevole ministro che un ordine del giorno in tal senso, da me presentato l'anno scorso, era stato da lui accettato; per cui lo invito a dare attuazione a quanto si era già solennemente impegnato.

Il quarto problema che desidero trattare è quello della previdenza ai lavoratori della pesca.

Il problema della previdenza ai lavoratori della pesca presenta aspetti diversi, a seconda della loro funzione. Qui è bene tener conto dei due settori principali che svolgono la loro attività in acque marine: la pesca industriale e la piccola pesca.

I lavoratori della pesca industriale e quelli equiparati hanno il trattamento previdenziale previsto per gli equipaggi della marina mercantile, e cioè sono assicurati presso la cassa nazionale di previdenza marinara territoriale competente.

Questi problemi non presentano per i pescatori addetti alla pesca industriale sostanziali differenze da quelli degli altri lavoratori dell'industria, tranne per il fatto che le diverse prestazioni per i pescatori sono inferiori a quelle che ricevono i lavoratori dell'industria.

Perciò, per questa categoria di pescatori il problema è di rivedere in senso più favorevole la protezione sociale di cui godono, cioè di aumentare e migliorare le prestazioni, di rivedere i requisiti contributivi e di ovviare ad alcuni gravi inconvenienti.

Quasi tutte le categorie dei lavoratori della terra sono riuscite ad ottenere l'assistenza ospedaliera per i loro familiari per un periodo di 30 giorni, cioè un familiare può rimanere ricoverato nell'ospedale per un periodo massimo di 30 giorni.

I familiari dei pescatori invece neppure per un giorno, fatta eccezione per i casi di accertamento, per i quali la degenza è limitata ad alcuni giorni soltanto.

Nessuna assistenza è dovuta per degenza ospedaliera.

Questa differenziazione non è giustificata, per cui si deve provvedere con urgenza a riconoscere il diritto per i familiari dei pesca-

tori al ricovero ospedaliero, accogliendo una giusta rivendicazione dei pescatori italiani.

Esaminiamo, ora, alcuni problemi riguardanti i pescatori addetti alla piccola pesca, che sono lavoratori indipendenti e spesso organizzati in cooperative o compagnie sindacali. Questa categoria è di circa undici volte più numerosa di quella degli addetti alla pesca industriale. Questa grande maggioranza di lavoratori operosi ha in media un carico di famiglia di tre o quattro persone ed una entrata lorda annua di appena 90-120 mila lire. Questi dati danno una chiara dimostrazione delle reali condizioni nelle quali di trovano questi lavoratori e le loro numerose famiglie.

Questa è la drammatica situazione nella quale si dibattono i pescatori della piccola pesca, situazione che ha assunto aspetti sociali della massima gravità.

La necessità di assicurare una protezione sociale a questa categoria, particolarmente esposta a continui rischi e gravi pericoli derivanti dalla sua attività e che versa in una situazione economica estremamente depressa, è stata ormai riconosciuta da tutte le organizzazioni sindacali e cooperative, come pure dalle stesse autorità governative.

Si era costituita nell'agosto del 1948 una Commissione su invito del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'elaborazione di un progetto di legge che garantisse l'assicurazione sociale a questi lavoratori. Da questa Commissione nacque un progetto che riconosceva implicitamente l'impossibilità economica delle categorie di finanziare autonomamente la propria previdenza. Noi però non possiamo accettare il meccanismo di finanziamento previsto nel suddetto progetto di legge. Questo meccanismo si basa su imposte indirette, gravanti sul prodotto pescato e conferito ai mercati di produzione, su quello confezionato in Italia, su quello importato e sugli arenili demaniali. In altre parole, il suddetto meccanismo prevede un aggravio di imposte sui consumi, cioè vuol far pagare alla massa dei consumatori, che sono poi la massa dei lavoratori, questo costo che, secondo il nostro parere, deve essere distribuito equamente in rapporto al reddito di tutta la collettività. Questo sistema di imposta indiretta tornerebbe a svantaggio degli stessi lavoratori della pesca e degli addetti alla pesca industriale, perché prima gli acquirenti, sui mercati di produzione, tenderebbero a svalutare il prodotto pescato, e con ciò, a ridurre il guadagno già misero dei pescatori e poi ad aumentare il

prezzo del prodotto destinato al consumo, diminuendone la possibilità di smercio, e ciò comporterebbe — com'è ovvio — una contrazione dell'attività produttiva, e, perciò, del reddito di tutti i pescatori. Non per niente ella, onorevole ministro, ebbe a riconoscere — parlando al Senato — la situazione impossibile dei pescatori e la necessità di assicurare loro una protezione sociale, affermando che « il Ministero non ha mancato di preoccuparsi » e che « ha interessato il Ministero del lavoro e la Cassa nazionale della previdenza sociale allo scopo di risolvere il problema », nonché « di arrivare ad una riduzione di quell'aliquota contributiva nei riguardi del naviglio da pesca minore ». Mi auguro, a nome di tutti i pescatori, che queste sue affermazioni e promesse non restino lettera morta. Auspico che quella Commissione, costituita nel 1948 per l'elaborazione di una legge che garantisca le assicurazioni sociali a questi lavoratori, presenti altro progetto, in quanto questo prevede un meccanismo che grava di imposte i consumi.

Concludendo — e con questo breve intervento ho voluto in alcuna maniera trattare tutti gli infiniti problemi riguardanti il settore della pesca — i problemi che ho esposto sono urgenti in quanto da anni i pescatori si battono affinché vengano adottate soluzioni che finalmente garantiscano ad essi una vita tranquilla, necessaria allo svolgimento della loro faticosa attività. (*Applausi a sinistra*).

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

ANGELUCCI MARIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è certo un problema difficile intervenire nella discussione del bilancio dei trasporti per denunciare al Governo le gravi deficienze che esistono in questo importante servizio della vita nazionale e chiedere urgenti provvedimenti, quando si presenta un bilancio striminzito, inidoneo a provvedere alle necessità più impellenti dei viaggiatori e della vita economica del nostro paese.

Le voci del bilancio, con le loro cifre, stanno a dimostrare l'insufficienza degli stanziamenti per il potenziamento e lo sviluppo dei servizi ferroviari. Le spese di investimento sono insufficienti ad affrontare il miglioramento dei servizi delle grandi arterie ferroviarie a lungo percorso; immaginiamo quindi che cosa si farà per rendere sempre più efficienti i servizi delle linee cosiddette secondarie!

In Italia vi sono milioni di viaggiatori annui che, per ragioni di lavoro, per affari,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

per esigenze personali, per scopi turistici o altro, sono costretti a viaggiare in condizioni di grave disagio sui treni delle cosiddette linee secondarie. Non è detto poi che per questi viaggi le tariffe siano tali da giustificare il sacrificio del viaggio stesso.

Onorevoli colleghi, parlo a nome della mia regione, l'Umbria, dove il servizio ferroviario lascia molto a desiderare. Questa regione, posta geograficamente al centro della nostra penisola, tagliata fuori dalle grandi linee di comunicazione, non ha subito in questi ultimi cinquant'anni quello sviluppo stradale e ferroviario di cui hanno beneficiato altre regioni d'Italia, con grande pregiudizio per la vita economica e sociale dei suoi abitanti. Questa regione, con le sue ricchezze artistiche e naturali, se avesse avuto dai governi che si sono succeduti nel remoto e nel prossimo passato una maggiore tutela dei suoi bisogni e dei diritti della popolazione, non avrebbe oggi un così basso livello di vita economica e sociale.

Un problema fondamentale dell'economia umbra è rappresentato dalle vie di comunicazione. Nel 1952, in una conferenza sulla viabilità dell'Umbria indetta dalla camera di commercio di Perugia, vi furono dei tecnici che denunciarono la situazione delle comunicazioni dell'Umbria, sia ferroviarie che stradali. In questo intervento mi riferirò in modo particolare al servizio ferroviario. La relazione dell'ingegner Mario Sirignano dice:

« Il grado di civiltà raggiunto da un paese, nonché l'indice della sua vitalità e della sua forza espansiva, sono principalmente contraddistinti dallo sviluppo dei trasporti, tanto che il desiderio di estenderli e di effettuarli in una forma sempre più rapida e confortevole, è stata, in ogni tempo, una aspirazione dell'uomo.

« La realizzazione però in senso moderno fu raggiunta solo il secolo scorso con l'impiego del vapore nella trazione e con il sorgere della ferrovia, che rivoluzionò, sia nel campo tecnico che in quello economico, il sistema dei trasporti terrestri, dato che fu possibile con essa realizzare spostamenti di grandi masse di persone e di merci, a velocità mai prima raggiunte e che con il trascorrere del tempo sono andate sempre più aumentando. Mentre la ferrovia era in fase di continuo perfezionamento, si è andata rapidamente estendendo la applicazione dei motori a benzina e a gasolio alla trazione su strada ordinaria, con una intensità tale che le ha fatto riacquistare in breve tempo quelle posizioni che aveva perduto con il sorgere della ferrovia.

« La civiltà moderna, nella sua continua aspirazione a nuove forme di progresso, acquisisce sempre nuove possibilità strumentali che, ad un certo momento, sembra che si sostituiscano alle preesistenti, indirizzando verso altre vie i sistemi di scambio, aprendo nuovi orizzonti alle esigenze della vita sociale. Sorgono così, in un primo tempo, i contrasti fra gli interessi creati con i vecchi mezzi strumentali e quelli sorgenti con i nuovi, finché non viene raggiunto, sia nel campo tecnico che in quello economico, un nuovo equilibrio, che costituisce però sempre un nuovo passo in avanti nella conquista di nuove forme di progresso e di civiltà.

« Il campo dei trasporti terrestri si trova oggi in questa fase di assestamento tanto che esaminare la viabilità ferroviaria, sotto l'aspetto prettamente regionale, potrà sembrare forse a molti una trattazione priva di interesse pratico. Nonostante ciò, ci siamo assunti il compito affidatoci, per mettere soprattutto in evidenza le lacune che anche nel campo ferroviario esistono purtroppo nella regione, per esaminare quali possibilità vi sono per eliminarle, anche perché siamo fermamente convinti che, anche nel campo regionale, le ferrovie possono ancora assolvere a quelle funzioni sociali per le quali esse furono costruite, sempre che esse vengano migliorate e potenziate, per esplicare un servizio che deve essere veloce, confortevole e a basso prezzo, dato che su questi inscindibili requisiti si basa oggi il trasporto moderno.

« Ed esaminando pertanto la questione che ci occupa, dobbiamo purtroppo subito rilevare che anche nel campo delle comunicazioni ferroviarie l'Umbria è venuta a trovarsi, sin da quando esse furono create, tra le regioni d'Italia meno dotate.

« Se facciamo infatti un raffronto con le altre regioni, troviamo che nelle comunicazioni ferroviarie, riferite a chilometri di lunghezza per chilometri quadrati di superficie, l'Umbria è ad uno degli ultimi posti, seguita solo dalle Marche e dalla Sardegna e preceduta da tutte le regioni meridionali. Il numero indice è infatti 0,10 per il Lazio, 0,9 per la Lombardia, 0,089 per la Sicilia, 0,086 per la Calabria, 0,06 per l'Umbria, 0,056 per la Sardegna, 0,056 per le Marche.

« Tale deficienza di comunicazioni ha certamente per lungo tempo frenato, specialmente quando la ferrovia era il mezzo principale di trasporto, l'espansione delle attività commerciali, industriali ed agricole della regione, tanto più che l'Umbria, quale regione interna d'Italia, aveva una più sentita necessità di un

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

efficiente sistema ferroviario che fosse stato in grado di soddisfare le esigenze di tutto il suo traffico.

« A tale scarsa dotazione si è aggiunta, anche agli effetti di una completa utilizzazione regionale, la non felice ubicazione delle due ferrovie principali che attraversano la regione.

« Una di esse, infatti, la Orte-Chiusi-Terontola, lambisce il territorio umbro per chilometri 123, lungo la sua limitazione occidentale, mentre l'altra ferrovia, l'Ancona-Roma, l'attraversa per chilometri 126 nella zona marginale orientale. Tali importanti arterie ferroviarie nazionali, oltre a non potere assolvere in pieno, per la loro ubicazione, le esigenze della regione, vengono portate a servire meglio quelle di estremità a più forti distanze, a tutto scapito delle regioni intermedie che esse attraversano e dell'Umbria in particolare.

« Tra le suddette ferrovie principali, quale collegamento a carattere prettamente regionale e conseguentemente con criteri limitativi negli impianti e nei mezzi, che ora a distanza di tempo risultano sempre più evidenti, venne costruita la Terontola-Perugia-Foligno della lunghezza di chilometri 83. I criteri restrittivi iniziali furono mantenuti anche quando vennero elettrificate le due citate ferrovie e non lo fu invece la Foligno-Terontola, la cui elettrificazione si sarebbe dovuta eseguire per evidenti motivi di esercizio, dato che su di essa si sarebbero potuti istradare, senza alcuna limitazione nei mezzi di trazione, gli stessi convogli transitanti sulle linee principali. Il miglioramento del servizio che ne sarebbe derivato avrebbe inoltre potuto soddisfare le esigenze soprattutto di quel traffico di qualità che affluisce ai centri di Perugia e Assisi, mete continue di masse rilevanti di turisti soprattutto stranieri.

« A qualsiasi viaggiatore è dato, purtroppo, di constatare, nell'iniziare il viaggio verso Perugia, alla stazione di Terontola, dopo aver lasciato le composizioni dei treni in servizio sulla Orte-Chiusi-Firenze, la diversità del servizio che viene esplicato sulla ferrovia Terontola-Foligno, che dovrebbe pertanto essere migliorato con l'adozione di mezzi più veloci e confortevoli ».

Invece, i mezzi che attualmente vengono usati nella Terontola-Foligno sono inadeguati. Le corse non sono sufficienti, e tutto il servizio costituisce una offesa alla regione. La linea Perugia-Assisi in sei mesi dell'anno è frequentata da numerosi turisti italiani e stranieri. A questi turisti dobbiamo dare il

senso della ospitalità, invece di affollarli uno sull'altro; bisognerebbe tener conto di queste esigenze, migliorando le condizioni del materiale rotabile su questa rete fondamentale per la provincia di Perugia.

Prosegue la relazione citata: « Oltre le citate ferrovie appartenenti alla rete statale vi erano nella regione, prima degli avvenimenti bellici, i seguenti altri tronchi concessi all'industria privata: ferrovia centrale umbra: Terni, Todi, Ponte San Giovanni, Umbertide con diramazione da Ponte San Giovanni a Perugia: per chilometri 113 a scartamento normale; ferrovia Spoleto-Norcia: chilometri 52 a scartamento ridotto; ferrovia dell'Appennino centrale: Fossato-Gubbio-Umbertide-Città di Castello-San Sepolcro-Arezzo a scartamento ridotto della lunghezza di chilometri 135, che interessava la regione per chilometri 85. Queste tre ferrovie hanno subito gravissimi danni dalla guerra, ma, mentre sulle prime due il servizio è stato parzialmente ripristinato, della ferrovia Arezzo-Fossato, quasi completamente distrutta, è in corso di ricostruzione, finora, solo il tratto Umbertide-Città di Castello-Sansepolcro ». Vorrei dire qualcosa a proposito di questa ferrovia: essa avrebbe dovuto servire tutta la valle del Tevere e i suoi estremi dovevano essere Terni e Forlì.

Si è pensato ora, invece che a Forlì, di farla arrivare a Fano, per Urbania. Il tronco Umbertide-Sansepolcro è terminato per quanto riguarda l'armamento da quasi un anno e si dice che il ministero voglia rinnovarne la concessione alla società Mediterranea. Non vedo il motivo per cui bisogna rinnovare questa concessione con una società privata. Questa ferrovia, che dovrà proseguire fino ad Arezzo, è a scartamento normale, quindi è una linea di arroccamento della Firenze-Roma e della Ancona-Roma. La concessione ad una società privata era concepibile finché essa era a scartamento ridotto, ma adesso la centrale umbra dovrebbe essere gestita dallo Stato, che dovrebbe farne un tronco principale. Il primo problema tecnico da risolvere è quello della elettrificazione, per la quale la società concessionaria dei lavori ha già fatto ben sette progetti. Si tratta della conversione del sistema di alimentazione dalla corrente continua a quella alternata. Ma si applichi il sistema di trazione delle ferrovie dello Stato ed in questo modo non ci saranno progetti da fare. Inoltre, in attesa che queste difficoltà si risolvano, si potrebbe iniziare un servizio con autovetture. Ma la Mediterranea, in attesa del rinnovo della

convenzione, sarà disposta ad acquistare le autovetture?

Dovrebbe essere quindi il Ministero dei trasporti a prendere in considerazione la cosa e a porvi rimedio. Volete sentire la voce del pubblico? Ecco un articolo di giornale: «Sempre più precario — esso dice — il servizio della ferrovia centrale umbra. I mezzi sono antiquati e la cosa deve cambiare. Molte volte da queste colonne si è parlato del servizio della ferrovia centrale umbra, il cui disservizio reca parecchio disagio a tutti i viaggiatori. Ma vi sono altre cose che non vanno e che concorrono a rendere precaria la situazione della ferrovia suddetta. Il fatto, ad esempio, che il direttore sia in continuo movimento da Roma a Milano per interessarsi delle questioni più importanti dell'azienda e che di conseguenza altri funzionari assumano, senza averne la capacità, mansioni alquanto delicate, determina numerosi inconvenienti. Inoltre, alcuni alti funzionari hanno un trattamento diverso rispetto ad altri percependo decine di migliaia di lire in più al mese solo perché si prestano ad essere dei piccoli tiranni». L'articolo continua nel denunciare altri inconvenienti: per esempio, la situazione del materiale rotabile che non viene riparato e che viene lasciato nelle officine per tempo notevolissimo, anche per la scarsità del personale.

Lo stesso giornale lamenta poi l'eccessivo affollamento, soprattutto nei treni 22 e 23, di quelli serali e di quelli del lunedì, martedì e sabato, che sono i giorni di maggior traffico. Identiche lamentele vengono avanzate per i servizi di autobus nei centri maggiori: a Terni, per esempio, in vetture, che hanno una capacità massima di 42 persone, ve ne stipano oltre 80.

Di fronte a tutti questi inconvenienti, onorevoli colleghi, la ferrovia centrale umbra rimane inoperosa.

È un patrimonio nazionale: la ferrovia deve funzionare nell'interesse delle popolazioni ed anche del bilancio dell'amministrazione dello Stato. Ma in queste cose purtroppo non vi è la buona volontà che dovrebbe esservi, non vi è la solerzia necessaria da parte del Governo. Non so da che cosa sia determinato questo atteggiamento da parte del Governo. Se ne dicono tante: nell'ambiente in cui viviamo si dicono molte cose, si dice che vi sono grandi interessi in gioco. Coloro che sostengono il traffico della strada contro la ferrovia avrebbero interesse a sostenere tale tesi, non per l'interesse della collettività, ma per interesse privato.

Oggi la ferrovia potrebbe soddisfare a costi inferiori certi servizi rispetto a quanto non possa fare la strada, sia per le merci sia per i viaggiatori, a condizione però che si sappiano utilizzare razionalmente e tecnicamente i servizi ferroviari. E, poi, se si vogliono potenziare anche i servizi automobilistici, bisogna costruire le strade: la rete stradale della regione umbra è in condizioni di non potere assolvere sufficientemente le esigenze del traffico, e quindi occorre potenziare e sviluppare la rete ferroviaria.

Oltre la centrale umbra, abbiamo la ferrovia Spoleto-Norcia, a scartamento ridotto, la quale, come progetto iniziale, avrebbe dovuto raggiungere le Marche e invece è stata limitata a Norcia. I suoi impianti, fra l'altro, sono stati danneggiati nell'ultima guerra. Questa ferrovia richiederebbe un particolare esame nel senso che, se deve continuare ad essere esercitata, dovrebbe venir potenziata e riparata nei danni che ha subito. Proprio in questi giorni si dice che il direttore dell'ispettorato per la motorizzazione di Perugia sia stato incaricato di studiare l'economicità o meno di questa ferrovia, agli effetti della totale ricostruzione. Non sappiamo ancora quale sarà il parere definitivo dell'ispettorato, e come si concluderà lo studio sulla economicità della ferrovia. Si finirà per concludere che tale ferrovia è antieconomica? Nelle condizioni attuali, può anche darsi. Ma questa ferrovia ha subito, come ho detto, forti danni e quindi il materiale è scadente: essa ha soltanto due locomotori. Bisogna quindi potenziarla, svilupparla, perché essa possa soddisfare le esigenze del traffico di una vasta zona montana. Non so se ella conosca quelle zone, onorevole ministro: durante l'inverno non vi è possibilità di traffico continuo da parte degli automezzi; la ferrovia invece garantirebbe la continuità del servizio.

Ho qui, al riguardo, una petizione. Essa testualmente reca:

« Ci permettiamo di portare a conoscenza che, in questi giorni, l'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sezione per l'Umbria (Perugia), invierà al Ministero dei trasporti (commissione interministeriale per il potenziamento delle linee concesse) la domanda della scrivente società, presentata in data 25 giugno 1953, corredata degli allegati prescritti, relativa al concorso dello Stato per la riparazione dei danni di guerra subiti dalla ferrovia Spoleto-Norcia per eventi bellici, a norma della legge 14 giugno 1949, n. 410, e di quella 2 agosto

1952, n. 1221, relativa ai provvedimenti per l'esercizio, potenziamento e ammodernamento delle ferrovie concesse all'industria privata.

La commissione predetta, oltre ad esprimere il suo giudizio sui progetti di ammodernamento e potenziamento, dovrà segnalare, come predisposto dall'articolo 1, alinea c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per quali linee possa farsi luogo alla sostituzione dei servizi su rotaia, alle stesse condizioni tariffarie, con servizi stradali paralleli.

A parere della sottoscritta società, la ferrovia Spoleto-Norcia, sempre che la domanda di cui sopra venga accolta, può assolvere ancora per lunghi anni ai suoi insostituibili compiti, in quanto sarà in grado di percorrere l'itinerario Spoleto-Norcia in un'ora e un quarto con nuovo materiale rotabile e con assoluta sicurezza di traffico, cosa che non potrà verificarsi sulle attuali nostre strade, le cui condizioni sono assolutamente proibitive per un servizio regolare sicuro. Nonostante la perizia del nostro personale delle linee automobilistiche sussidiarie, gli incidenti sono frequenti per la ristrettezza della carreggiata stradale, per la tortuosità del tracciato, per la impraticabilità durante il lungo periodo invernale a causa della neve.

Di tutto ciò la ferrovia non deve preoccuparsi.

Devesi inoltre tener presente che il tracciato della strada Spoleto-Norcia esclude del tutto i comuni di Santa Anatolia di Norco e Scheggino, nonché la importante frazione di Castel San Felice.

Ma, anche se le nostre strade potranno essere ampliate ed asfaltate, occorreranno, ad ogni modo, ancora molti anni di lavoro e spese tanto ingenti da non potere essere erogate che in un lontano avvenire.

La esperienza ormai acquisita ci insegna che il traffico tra Norcia e Spoleto è molto incostante, cioè presenta punte altissime alle quali nessun servizio su strada potrebbe fare fronte senza tenere inoperosi, almeno per 25 giorni del mese, numerosi automezzi e personale che dovrebbero rimanere disponibili in tali evenienze.

La ferrovia Spoleto-Norcia invece, salvo, la sottostazione di conversione di Piedipaterno e tre automotrici, è uscita dalla guerra intatta nelle sue gallerie, opere d'arte, armamento ed impianti fissi, e pertanto relativamente modeste saranno le spese per il suo ammodernamento e potenziamento.

Non è fuori luogo tener presente che, malgrado lo sviluppo della motorizzazione, il movimento viaggiatori, nella zona, è andato

aumentando dal 1948 al 1953 da 124 mila unità e 134 mila unità, superando l'anno più felice dell'anteguerra (1939) nel quale furono trasportate 110 mila persone.

La ferrovia Spoleto-Norcia, come è oggi costituita, rappresenta per lo Stato un patrimonio di almeno 5 miliardi. Nel caso di soppressione non potrebbero essere recuperati dalla vendita dei materiali e fabbricati che 100 milioni al massimo, nella ipotesi più favorevole; anche sotto questo profilo appare chiara la convenienza di tenerla in vita, anche in considerazione che l'auspicata valorizzazione della zona montana di Norcia potrà dare ingente incremento al traffico ed al suo sviluppo economico, e quindi apparirebbe delittuoso distruggere un impianto già esistente e di relativa recente costruzione (1926). Ci risulta infine che elemento di fondata importanza, affinché la commissione soprannominata possa decidere in senso favorevole al mantenimento e potenziamento della ferrovia, è costituito dall'intervento caloroso e sentito delle autorità provinciali e locali che rappresentano le popolazioni interessate ».

A sostegno di questa ferrovia Spoleto-Norcia vi è anche una relazione dell'ingegnere Malizia, tecnico della provincia di Terni, il quale, esaminando la situazione ferroviaria della provincia di Terni, chiede il prolungamento della tramvia extraurbana Terni-Ferentillo fino al punto più vicino alla ferrovia Spoleto-Norcia. In tal modo vi sarebbero due congiunzioni, una per Spoleto e una per Terni.

Non so che cosa ne penseranno i tecnici del Ministero. Comunque, non bisogna guardare la situazione soltanto dal punto di vista strettamente tecnico, poiché vi sono problemi di carattere sociale ed esigenze politiche che ci consigliano di esaminare seriamente la questione e di respingere l'ipotesi della soppressione della ferrovia, anche per non sperperare un patrimonio che è costato anni di lavoro al popolo italiano e che ha dato luogo ad un capolavoro della tecnica moderna. Infatti, credo che la ferrovia Spoleto-Norcia sia l'unica ferrovia d'Italia con caratteristiche alpine che, oltre a soddisfare alle esigenze del percorso, permette al viaggiatore di godere alcuni fra i più splendidi panorami dell'Italia centrale. Siamo quindi del parere che la ferrovia Spoleto-Norcia debba rimanere ed essere potenziata: dovranno essere aggiunti altri locomotori per aumentare le corse, sì da consentire un maggior traffico di viaggiatori con la conseguente diminuzione del *deficit* della ferrovia. Anzi, saremmo del parere

di prolungare anche un braccio della ferrovia fino a Cascia, la quale è sede di un santuario ove convergono durante l'anno migliaia e migliaia di persone. Si tratta di 10-11 chilometri di percorso da Serravalle a Cascia. Prolungando questa ferrovia a scartamento ridotto si soddisferebbero anche le esigenze di un'altra parte della popolazione montana.

Oltre la ferrovia Spoleto-Norcia, vi è un altro tronco ferroviario che merita la nostra attenzione: Pietrafitta-Tavernelle, ossia una ferrovia che fu costruita per il trasporto della lignite ed arrivava fino ad Ellera, una stazione vicino Perugia. Dopo la guerra, con la crisi della lignite, vi fu chi pensò di utilizzare la ferrovia per il trasporto di viaggiatori. Il ministro dei lavori pubblici in carica nel 1945, alla vigilia delle elezioni per la Costituente, al fine di farsi la propaganda elettorale, approvò il prolungamento fino a Tavernelle. Si trattava di 4 chilometri di percorso. Furono stanziati 60 milioni, fu costruita una grande stazione e fu sistemato tutto l'armamento.

In seguito, sempre da parte di autorità governative, fu fatta anche la proposta che la ferrovia sarebbe arrivata fino a Chiusi. Solo nel maggio del 1953, cioè alla vigilia delle elezioni, fu inaugurato il servizio viaggiatori fatto da automotrici nel tratto Ellera-Corciano-Tavernelle. Ma si tratta di una cosa ridicola, perché sullo stesso tratto vi sono servizi automobilistici, mentre l'orario della ferrovia è fatto in maniera scomoda ed i viaggiatori preferiscono servirsi dell'autobus.

Orbene, perché questa ferrovia possa essere attiva, bisogna prolungarla fino a Chiusi. Il Ministero dei lavori pubblici è contrario, ma è ridicolo lasciare questo tronco ferroviario a metà. Prolungandolo fino a Chiusi, si darebbe la possibilità ai viaggiatori in partenza da Perugia di raggiungere Roma usufruendo dei treni più comodi della Firenze-Roma e di raggiungere altresì con maggior celerità e comodità Siena.

Ella, onorevole Mattarella, mi risponderà che, per quanto riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, la competenza è del Ministero dei lavori pubblici; ma, nella sua qualità di ministro dei trasporti, dovrebbe indurre il ministro dei lavori pubblici a studiare seriamente questo problema: altrimenti lo Stato continuerà a spendere inutilmente i suoi denari.

Anche per la provincia di Terni la situazione non è migliore di quella di Perugia. È vero che Terni si trova sulla Ancona-Roma e quindi è meglio servita, però anche Terni

ha il tratto Terni-L'Aquila che deve essere migliorato come servizio. Terni esige anche che sia migliorato il servizio della Orte-Civitavecchia. Quando fu fatta la Civitavecchia-Orte come ferrovia si pensò da parte degli organi politici e tecnici che questa ferrovia doveva servire alle industrie di Terni, con un collegamento più breve col porto di Civitavecchia. Invece questa ferrovia ora serve soltanto per soddisfare le esigenze del traffico locale.

Queste sono le richieste della regione umbra, la quale non può essere soddisfatta dei servizi ferroviari. Oltre le deficienze di carattere generale da me denunciate, vi è anche il difetto degli orari. Da Terontola abbiamo un treno che parte alle 5,26 e arriva a Perugia alle 6,13 per ripartire alle 6,14. Questo treno dovrebbe arrivare a Foligno alle 7,48 per la coincidenza con il diretto 73 proveniente da Ancona, che arriva a Roma alle 10,25. Ma la coincidenza si perde quasi sempre. I viaggiatori devono rimanere a Foligno. Quelli muniti di biglietto di seconda classe possono aspettare il rapido delle 9,41 per arrivare a Roma alle 11,50; ma quelli muniti di biglietto di terza classe devono aspettare le 12,37 per arrivare a Roma alle 15,15. Si dovrebbe dare disposizione affinché l'accelerato 24-31 parta da Terontola all'orario stabilito. Se il direttissimo da Firenze ritarda, l'accelerato dovrebbe partire lo stesso, per dare la possibilità ai viaggiatori in partenza da Perugia ed oltre di raggiungere Roma nelle ore del mattino. Per i viaggiatori che vengono da Firenze diretti a Perugia o Assisi, si tratterà di arrivare a destinazione con meno di un'ora di ritardo: poco male per essi.

Altro inconveniente da denunciare. A seguito di una insistente richiesta fu istituita una coppia di treni Firenze-Roma, via Terontola-Foligno e viceversa. Il diretto in partenza da Roma alle 14,20 ora è stato trasformato in diretto Roma-Fabriano. Su quel diretto Roma-Firenze via Foligno-Terontola erano alcune vetture che venivano staccate a Foligno e formavano un treno accelerato da Foligno ad Ancona, mentre il rimanente proseguiva per Terontola e quindi per Firenze. Su questo treno, diventato diretto Roma-Fabriano, vi sono due vetture di terza ed una di seconda per la linea Foligno-Terontola. La vettura di prima l'hanno abolita. Mi è venuto il sospetto che qualche collega marchigiano — non di mia parte — possa avere fatto delle pressioni: così, la vettura di prima che andava a Firenze via Terontola-Foligno è stata fatta

istradare fino a Fabriano perché può servire a coloro che vanno a Macerata.

Ora, chi parte da Roma per andare ad Assisi o a Perugia deve viaggiare su questo treno di coda. Questo treno è sempre affollato; nella vettura di seconda i viaggiatori sono accavallati l'uno sull'altro. Penso che, se non altro, si debba avere un po' di rispetto per i turisti stranieri che devono usufruire di quel treno per andare ad Assisi o a Perugia.

Quindi, onorevole ministro, bisogna provvedere, bisogna correggere queste cose: il treno deve essere ripristinato come era prima, cioè come diretto Roma-Firenze via Foligno-Terontola. Nulla impedisce, poi, che da Foligno a Fabriano possa esservi un diretto, invece di un accelerato.

Questi sono gli inconvenienti che lamentiamo; queste le sono le denunce che facciamo sulla situazione esistente nella nostra regione. La questione degli orari ha determinato sempre gravi malcontenti e proteste da parte dei viaggiatori. L'importante è di provvedere al miglioramento dei servizi ferroviari in tutta la regione.

A un'interrogazione presentata, l'anno scorso, dall'onorevole Vischia, che chiedeva l'elettificazione della Terontola-Foligno, ella rispose, onorevole ministro, che non vi è alcun progetto. I funzionari delle ferrovie invece dicono che il progetto vi era e che, quando si elettrificò la Firenze-Roma e la Roma-Ancona, l'amministrazione ferroviaria approntò un progetto per elettrificare anche la Terontola-Foligno, ma poi, invece di elettrificare la Terontola-Foligno, si elettrificò la Trento-Bolzano o qualcosa del genere.

Comunque, mi sembra impossibile che non vi sia questo progetto. Però noi siamo uomini pratici, e sappiamo che i progetti, anche se si fanno, prima di essere realizzati richiedono degli anni, mentre invece urge provvedere al miglioramento dei servizi. Allora sulla Terontola-Foligno bisognerebbe mettere qualche coppia di automotrici, che non siano quelle di trent'anni fa. In alcune linee secondarie vi sono automotrici; pertanto, si aggiunga qualche coppia di queste automotrici, che danno maggiori comodità ai viaggiatori.

Per la Umbertide-Sansepolcro, che dovrebbe raggiungere al più presto Arezzo, occorrerebbe la gestione diretta da parte dello Stato di tutto il tronco da Terni a Sansepolcro. È da un anno che la convenzione con la Mediterranea è scaduta, ed ancora non è stata rinnovata: che la rinnovate a fare? Lo Stato prenda la gestione diretta: è più economico.

Occorre poi ricostruire la stazione di Ponte San Giovanni. Questa stazione è l'unica in Italia a non essere stata ricostruita. Eppure, si tratta di un centro importante. La mancata ricostruzione di questa stazione risiede nel fatto che attraverso la stessa passa, oltre alla ferrovia dello Stato, quella in concessione. Pertanto, lo Stato dice: bisogna che contribuisca anche la società; la società, a sua volta, dice: finché non ho la certezza del rinnovo della convenzione, e per un lungo periodo di tempo, non mi sento in grado di poter contribuire alla ricostruzione della stazione. Sta di fatto che i viaggiatori ed il personale ferroviario sono senza stazione, senza la possibilità di trovare riparo dalle intemperie; vi è solo una baracca. Sembra ancora di essere nel periodo della guerra. Ora, onorevoli colleghi, si rende assolutamente necessario ricostruire questa stazione ferroviaria. Bisogna altresì ricostruire e potenziare la linea ferroviaria Spoleto-Norcia, e questa necessità non è prospettata solo da me, dalla mia parte, ma dall'intera popolazione. Anche il proseguimento della linea Tavernelle-Chiusi si presenta ormai come indilazionabile, ragione per cui sarebbe bene dare attuazione anche a questi lavori.

Non mi attardo nella elencazione delle varie deficienze, onorevole ministro, perché per alcune ella potrebbe rispondermi che non è sua competenza provvedervi. Ho sentito solo il dovere di prospettare questi problemi, la cui soluzione, voglio sperare, sarà presa una buona volta in seria considerazione. Noi non pretendiamo che l'Umbria possa godere dei benefici a danno di altre regioni. Desideriamo soltanto che una parte del reddito nazionale sia destinata anche a questa regione per migliorare il tenore di vita dei suoi cittadini, per creare fonti di lavoro e di benessere e per usufruire delle più moderne macchine che il progresso mette a disposizione.

Rivolgo, quindi, un appello al Governo perché i problemi prospettati vengano risolti e le richieste fatte a nome dei cittadini dell'Umbria vengano alfine accolte. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Maniera, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Massola, Bei Ciufoli Adele e Capalozza:

« La Camera,

ritenuta la necessità di migliorare e sviluppare gli istituti nautici,

chiede al Governo:

1°) che siano rese funzionanti ed efficienti le giunte di vigilanza sugli istituti nautici previste e disciplinate dal regio decreto 8 febbraio 1923, n. 350;

2°) che sia provveduto più largamente all'attrezzatura tecnica e didattica degli istituti stessi e alla preparazione pratica degli insegnanti e degli allievi con l'aiuto delle capitanerie di porto e della « Finmare »;

3°) che gli istituti nautici vengano passati alle dipendenze del Ministero della marina mercantile ».

L'onorevole Maniera ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

MANIERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non vorrei ripetere le osservazioni che già altri colleghi hanno fatto sul bilancio della marina mercantile, anche perché lo stesso relatore in questa circostanza — come del resto in altre circostanze — ha messo in rilievo i soliti difetti che presenta questo bilancio e cioè gli stanziamenti insufficienti, una marina che per il 50 per cento è costituita di unità antiquate e tutta una serie di altre deficienze che sono state prospettate nel corso di questa discussione, come nel corso delle discussioni precedenti. Vi è tuttavia un problema che, secondo me, deve essere affrontato ed anche seriamente. Si ha la presunzione, attraverso una legge, di dar lavoro a tutti i cantieri navali, di ammodernare la nostra flotta, mentre non ci si rende conto dello stato nel quale si trovano i nostri istituti nautici, che dovrebbero essere le scuole di formazione dei futuri comandanti e dei macchinisti navali di queste unità.

Desidero ricordare che nel luglio 1861 l'onorevole generale Bixio presentò alla Camera dei deputati un'interpellanza sullo stato dell'insegnamento nautico, in seguito alla quale una commissione reale (presieduta dal medesimo interpellante) ebbe il mandato di esaminare lo stato degli istituti nautici e di proporre quelle riforme che fossero ravvisate opportune.

Da allora commissioni miste, formate da presidi, da professori di istituti nautici, da rappresentanti dei Ministeri della pubblica istruzione e della marina, si occuparono delle successive riforme degli istituti nautici che portano la data del 30 gennaio 1873, regio decreto n. 1290, regi decreti del 1° gennaio 1891, n. 13, e del 23 luglio 1899, n. 340.

A partire dal 1899 si verificò, per gli istituti, un periodo di stasi. Si può dire che essi vennero dimenticati dal Ministero della pub-

blica istruzione fino a quando, con il decreto luogotenenziale 11 ottobre 1917, n. 1661, essi furono riassorbiti dal Ministero della marina mercantile. Sotto questo Ministero gli istituti nautici riflorirono, sia perché furono subito aggiornati i programmi e migliorati gli ordinamenti, sia perché il Ministero della marina mercantile, in parte con fondi propri ed in parte sollecitando gli enti locali, fece sì che ogni istituto avesse l'attrezzatura sufficiente.

Purtroppo, per effetto della legge 8 luglio 1929, n. 1222, gli istituti nautici tornarono alle dipendenze del Ministero della pubblica istruzione, riassumendo il ruolo di Cenerentola di tutte le scuole. Dato che gli istituti nautici sono retti da una giunta di vigilanza in seno alla quale il Ministero della marina mercantile è rappresentato dal locale comandante della capitaneria di porto o da altro ufficiale della capitaneria di porto, desidero ricordare a lei, che è di Ancona, onorevole Tambroni, che proprio in quella città non esiste una giunta di vigilanza.

Desidero ricordare due articoli del decreto 8 febbraio 1923, n. 350. L'articolo 1 riguarda la composizione della giunta di vigilanza, costituita dal preside dell'istituto o da chi ne fa le veci, da due commissari governativi nominati dal Ministero della marina e scelti possibilmente fra gli ufficiali della regia marina e delle capitanerie di porto, da un terzo commissario nominato dalla provincia ed infine da un quarto commissario nominato dal comune.

L'articolo 8 stabilisce i compiti della giunta di vigilanza: « Alla giunta di vigilanza spetta: 1°) di indicare al Ministero tutte quelle provvidenze di carattere amministrativo, le quali abbiano per iscopo un più proficuo rendimento dei fondi messi a disposizione dell'istituto; 2°) di svolgere ogni attività perché la provincia, il comune e quegli altri enti che per particolari convenzioni debbano provvedere a contribuire alle spese di mantenimento degli istituti nautici, adempiano agli obblighi loro derivanti dalle disposizioni in vigore; 3°) di promuovere il concorso di tutte le aziende marinare della provincia per lo sviluppo professionale dell'istituto stesso; 4°) di considerare tutte quelle modificazioni all'ordinamento generale scolastico che mirino al risveglio ed al miglioramento dei traffici marittimi, ed alla intensificazione della capacità e della cultura degli allievi ».

È legittimo chiedersi se il Ministero della marina mercantile conosce lo stato attuale degli istituti nautici e se ha mai pensato di

convocare i suoi rappresentanti in seno alla giunta per ascoltare quali sono i problemi che affliggono gli istituti nautici e per dare delle direttive sull'opera che devono svolgere.

Ho voluto approfondire il problema per rendermi meglio conto della situazione, anche perché sono stato personalmente investito della questione dagli studenti e dai professori dell'istituto nautico di Ancona. Ho voluto fare una indagine per conoscere come andavano le cose negli altri istituti, anche perché pensavo che l'istituto nautico di Ancona poteva essere una eccezione.

Senonché, da Savona mi è arrivata una nota con la quale mi si informa che la sezione macchinisti dell'istituto nautico ha a disposizione una officina che solamente da quest'anno può contare su due forge, un solo tornio e circa quindici morse per le esercitazioni pratiche. E questo, se pure poco, si deve solo grazie all'interessamento dell'amministrazione democratica comunale e della cassa delle scuole che hanno provveduto a finanziare queste attrezzature. Poi, le esercitazioni di laboratorio di macchine non si fanno per nulla, in quanto tutto si risolve con una visita — se è possibile — ad un cantiere o ad una nave in costruzione. Questo, però, onorevole ministro, era possibile ieri, perché oggi i cantieri navali di Savona, per la politica fin qui seguita, sono stati quasi tutti smobilitati.

Inoltre, il materiale didattico è molto limitato, e, salvo alcuni modelli di caldaie ed altri organi meccanici, non vi è possibilità di fare apprendere molto agli allievi. Basti citare che il tutto è contenuto in una sala di metri 4 per 4, con larghi spazi lasciati liberi per il transito. Ancora: l'aula di disegno possiede 5 tecnigrafi acquistati dall'amministrazione provinciale e da quella comunale, ma manca di materiale vario da cui ricavare schizzi. Solo per gli sforzi a volte personali degli insegnanti di materie tecniche, il laboratorio di fisica può in un certo qual modo funzionare.

La sezione capitani dell'istituto nautico di Savona è più fortunata di quella dell'istituto di Ancona. A Savona vi è un gabinetto meteorologico discretamente attrezzato; ma, per le funzioni che dovrebbe assolvere, che interessano pure la capitaneria di porto (ecco perché questa sezione è un po' meglio attrezzata), necessita urgentemente di miglioramenti.

Questa è la situazione dell'istituto nautico di Savona. Ora, esaminando lo stato in cui si trova l'istituto nautico di Ancona, vi è da essere veramente preoccupati, soprattutto

noi che abbiamo frequentato quell'istituto, per lo stato di degradazione in cui è arrivato. I locali non sono adatti. Non erano, comunque, locali da adibire a scuola. Vi sono muri che non reggono, vi sono aule che non sono sufficienti, mancano i gabinetti: il tutto è in uno stato veramente deplorabile. Basti pensare che i macchinisti navali sono obbligati a disegnare con la luce elettrica anche durante il giorno perché le aule sono buie e poco arieggiate. Anche i tavoli scarseggiano: per ogni tavolo vi sono due allievi che disegnano.

Quando, poi, si va ad osservare la situazione del materiale tecnico, si rileva subito che il gabinetto di fisica manca perfino di scansioni per deporvi oggetti vari, che così sono ammucchiati gli uni sugli altri e non si possono adoperare. Per prendere un oggetto bisogna tirar fuori tutto quello che c'è in una scansia, perché le cose sono ammonticchiate l'una sull'altra. Sono state fatte richieste continue al municipio di Ancona perché arredasse convenientemente l'istituto, inutilmente. E non si è neanche pensato di progettare la costruzione di un nuovo edificio, benché nel passato, quando il senatore Ruggeri era sindaco, fosse stata financo prevista nel piano regolatore l'area dove avrebbe dovuto sorgere il nuovo istituto nautico. E si che il municipio avrebbe potuto richiedere il denaro necessario come risarcimento dei danni di guerra. Invece si mantengono quei locali, che costano già abbastanza d'affitto, e se ne son dovuti prendere altri sempre in affitto per adibirli ad officina, cosicché se si tien conto delle spese di affitto di dieci anni si ha la somma bastante a costruire il nuovo edificio. Ma questa incuria si spiega bene quando si consideri che manca la apposita commissione di vigilanza, che pure esiste a Savona ed in altri istituti nautici.

Quando andiamo a vedere le attrezzature tecniche, dobbiamo essere veramente preoccupati, tanto è vero che c'è una richiesta fatta da anni alla provincia per avere degli strumenti indispensabili (5 torni con punte distanti 50 centimetri, un tornio con punte distanti 80 centimetri) che ancora è rimasta insoddisfatta. Si pensi che gli allievi sono stati costretti a procurarsi a proprie spese gli utensili! Ma quando poi andiamo a vedere da che cosa i macchinisti navali rilevano i loro disegni, troviamo ancora i vecchi modelli che noi abbiamo visto trenta anni fa, che quasi non si reggono più in piedi.

E la sezione capitani? Ho parlato con studenti del quarto anno che non hanno fatto mai un rilievo col sestante. Non esiste una imbarcazione, neanche a remi! Il povero

preside da cinque anni sta accumulando i contributi che gli passa il provveditore agli studi per comperare una buona volta una barca a motore, ma intanto? Quando andavamo a scuola — allora l'istituto dipendeva dal Ministero della marina mercantile — noi andavamo fuori nel corso dell'anno più di una volta con dei mezzi militari, dragamine, rimorchiatori, e potevamo fare esercitazioni di navigazione costiera, di navigazione alla stima e anche di navigazione astronomica; insomma, potevamo acquisire una certa esperienza. Oggi, i capitani che escono dalle scuole, al momento d'imbarcarsi rischiano di accorgersi che non sono adatti alla vita di mare perché soffrono il mal di mare...

Ma c'è di più: ad Ancona abbiamo il cantiere navale Piaggio che, grazie sempre alla mancanza delle commissioni di vigilanza, non permette agli studenti dell'istituto nautico di visitare le officine. Una richiesta formale era stata fatta in questo senso, ma è stato risposto negativamente. Ora che abbiamo votato una legge che reca vantaggi anche a questi cantieri, è sperabile che un intervento del Ministero della marina mercantile rimuova questi impedimenti.

Per avere un'idea dello stato di abbandono di questi istituti nautici, basti pensare che presso il Ministero della pubblica istruzione non esiste nessun ispettore proveniente dagli istituti medesimi e che gli orari e i programmi sono quelli di anteguerra, per cui si insegna a manovrare la nave a vela e non l'impiego del *radar*. Basti pensare ancora che il Ministero della pubblica istruzione si ostina a non volere istituire una terza sezione per marconisti navali già da tempo richiesta.

Insomma, non è azzardato concludere che in nessuna nazione i diplomati nautici hanno una istruzione tanto arretrata come da noi. D'altra parte, mentre il Ministero della pubblica istruzione ha dato autonomia amministrativa a tutti gli istituti industriali fornendo loro i mezzi per vivere e prosperare, gli istituti nautici sono rimasti ancorati alle vecchie leggi, per cui il comune deve provvedere ai locali e all'arredamento, la provincia all'attrezzatura e al personale non insegnante e lo Stato al personale insegnante. Data la situazione deficitaria degli enti locali, gli istituti nautici non possono avere una attrezzatura adeguata né i sussidi che il Ministero ha concesso in questi ultimi anni sono adeguati alla bisogna. I locali sono spesso molto angusti così da mettere l'istituto nella condizione di non poter assolvere ai propri compiti. Ricordiamo fra gli istituti che si

trovano in queste condizioni quelli di Trieste, Venezia, Ancona, Genova, Livorno, Gaeta, Palermo, Catania, ecc. Per alcuni di essi i comuni hanno approntato i progetti per le nuove sedi ed hanno in corso le relative pratiche per il finanziamento: Livorno, Gaeta, Palermo, La Spezia.

Di fronte a questa deprecabile situazione, noi facciamo delle proposte concrete. In primo luogo, gli istituti nautici devono passare al Ministero della marina mercantile che è l'unico adatto ad intervenire per cercare in un primo tempo di far funzionare le giunte di vigilanza e poi ripristinare le condizioni precedenti. Infatti, abbiamo visto che, quando gli istituti nautici dipendevano dalla marina mercantile, funzionavano meglio. Lo stesso Ministero potrà anche obbligare le capitanerie di porto a mettere a disposizione i mezzi necessari. In secondo luogo, proponiamo che una Commissione parlamentare d'inchiesta visiti tutti i venti istituti nautici allo scopo di accertare i bisogni e proporre i relativi provvedimenti.

In attesa, noi proponiamo inoltre di richiamare l'attenzione degli enti locali sull'opportunità che essi provvedano nella misura dovuta ai bisogni degli istituti nautici, che concedano facilitazioni a quei comuni che debbono provvedere alle sedi degli istituti nautici e che estendano agli istituti nautici le stesse provvidenze che sono in vigore per gli istituti industriali. Circa gli insegnanti, riteniamo cosa utile per le scuole italiane e in particolare per la marina italiana che venga concesso agli insegnanti di materie tecniche degli istituti nautici di poter usufruire di un viaggio di studio di 15-20 giorni nell'estate su una nave di non meno di 4 mila tonnellate. Le spese per tale viaggio potrebbero essere sostenute dal Ministero della marina mercantile o da quello della pubblica istruzione o forse anche dalla « Finmare ».

Noi siamo sicuri che se queste nostre proposte saranno accolte, ne avrà notevole beneficio la preparazione tecnica dei futuri comandanti, macchinisti navali e costruttori, nonché il prestigio degli insegnanti. I nostri istituti nautici ritorneranno ad avere prestigio nel mondo. Questo è l'augurio che facciamo agli allievi, ai professori e alla popolazione marinara di Savona, nella ricorrenza del centenario della fondazione dell'istituto tecnico nautico che quella popolazione festeggerà l'anno prossimo. Anche l'istituto nautico di Ancona, ridotto in così pessime condizioni per lo stato d'incuria nel quale è stato tenuto, è il secondo d'Italia per anzianità.

Sono istituti nautici che hanno avuto una loro importante funzione e un notevole prestigio. Noi dobbiamo quindi intervenire; non possiamo lasciare questo stato di cose.

Questo era il primo punto sul quale desideravo intervenire. Il secondo — e sarò molto breve — è quello che si riferisce al problema dei pescatori. Come ella mi ha consigliato, onorevole Tambroni, in occasione della presentazione del mio ordine del giorno in sede di discussione del bilancio dell'anno precedente, ho presentato l'ordine del giorno al ministro del commercio con l'estero, a nome mio e dei colleghi Massola, Capalozza e Bei Ciufoli Adele. Esso è del seguente tenore: « La Camera impegna il Governo a sostituire l'attuale politica di importazioni di prodotti ittici dall'estero, che provocano grave danno all'industria peschereccia e conserviera nazionale, con altra politica di scambi commerciali internazionali al fine di tutelare gli interessi della nostra pesca ».

Nel corso dello svolgimento di questo ordine del giorno formulavo le seguenti richieste: primo, regolamentazione dell'importazione di pesce fresco e conservato non con barriere doganali protezionistiche, ma con importazione fatta in periodi tali da non danneggiare la nostra produzione. Questo specialmente per la Sicilia. Noi sappiamo infatti che c'è una crisi che investe 44 mila pescatori e 32 mila lavoratori dell'industria tecnica conserviera. E noi sappiamo pure — ed ella pure, onorevole ministro, deve averne sentito parlare — che c'è stato al riguardo un convegno or non è molto a Palermo.

Noi ci troviamo di fronte a pescatori che guadagnano 10-12 mila lire mensili per sette mesi dell'anno e ci troviamo di fronte a donne che guadagnano appena 300-350 lire al giorno e ci troviamo pure di fronte alla chiusura di numerose fabbriche perché il pesce fresco viene importato, venendo così a danneggiare la nostra produzione. Per questo noi chiedevamo una regolamentazione.

In secondo luogo, noi chiedevamo di ripristinare gli scambi commerciali con quelle nazioni che offrono possibilità vantaggiose di sbocchi alla nostra produzione. Chiedevamo — terzo punto — di negoziare un accordo di pesca coi paesi vicini e in particolare con la Jugoslavia, anche nel quadro degli accordi commerciali. Ho detto « anche » nel quadro degli accordi commerciali, il che significa che questo accordo dovrebbe essere perseguito anche al di fuori degli accordi commerciali, cioè richiamando in vigore il vecchio accordo, e ciò anche in relazione ai centri adriatici.

Quando noi andiamo ad esaminare il caso di San Benedetto, che ella certamente conoscerà molto bene, ci troviamo di fronte a questa situazione: metà della popolazione vive della pesca, perché vi sono 1.200 pescatori e 500 altre persone che sono interessate al settore perché braccianti di mare, impiegati, pescivendoli, nonché duemila altri lavoratori (occupati in fabbriche di ghiaccio ed altri stabilimenti, mille canapini e tutte le loro famiglie).

Non voglio riportare cifre che sono già note. Vi sono oltre 300 pescherecci sequestrati, ma le ultime notizie sono veramente preoccupanti: si spara contro i nostri equipaggi e sono stati perfino venduti pescherecci nostri senza che nessuna protesta si faccia (che io sappia) contro il governo jugoslavo. Si è creato nell'Adriatico uno stato tale di insicurezza che i pescatori non vanno oltre le 40 miglia di distanza dalla costa jugoslava, poiché ormai vengono catturati in qualsiasi zona, come l'ultimo avvenimento doloroso dimostra.

E allora accade che i pescherecci di cento cavalli vanno a pescare nelle zone più limitrofe alla nostra costa, là dove pescavano i cosiddetti « topolini » ed altre piccole imbarcazioni. Questo accumularsi di imbarcazioni in una stessa zona fa sì che si peschi di meno; e per i grossi pescherecci si ha che, mentre prima un peschereccio realizzava in media 15 milioni all'anno di profitto e il guadagno medio di un pescatore era di 27 mila lire, oggi realizza 9 milioni all'anno con una media di 17 mila lire per pescatore. Gli stessi armatori sono indebitati per milioni con la Banca del lavoro.

La situazione è dunque veramente drammatica e dobbiamo pertanto insistere ancora una volta affinché vengano presi provvedimenti. E, poiché si fa a scaricarla, perché il ministro della marina mercantile manda dal ministro del commercio con l'estero e quest'ultimo manda dal ministro della marina mercantile e dal ministro degli esteri, suggeriamo che si faccia una riunione interministeriale, è essenziale che si sappia a chi bisogna rivolgersi! Riteniamo che occorra intervenire di fronte a questa situazione, poiché la vita stessa dei nostri pescatori non è più sicura nell'Adriatico, e le famiglie sono preoccupate e ansiose quando i pescatori partono, perché, se, spinti dal bisogno, si avventurano oltre certi limiti, corrono sempre il rischio che una vedetta titina spari contro di loro.

Un'ultima questione vorrei trattare, ma succintamente, poiché penso che l'onorevole

Tambroni la conosca quanto me. Egli ha ricevuto documenti e delegazioni in proposito. Trattasi della crisi del porto di Ancona, che è veramente preoccupante. Abbiamo visto ridursi l'*hinterland* di Ancona, abbiamo visto diminuire il numero dei vapori nel porto. La situazione si aggrava ogni giorno di più, al punto tale che i portuali non sanno più come vivere e la compagnia dei portuali è indebitata per milioni e non sa come far fronte agli impegni bancari. Situazione veramente insostenibile, onorevole ministro!

Potrei citare una serie di cifre, ma l'ora è tarda e l'argomento è assai ben conosciuto anche dall'onorevole Tambroni, che personalmente è stato investito per alleviare la crisi dei portuali di Ancona.

Ebbene, anche qui chiediamo che si vada incontro a questa situazione. So che due vapori devono arrivare ad Ancona, secondo un'informazione fornitami dal sottosegretario onorevole Delle Fave. Però non è tutto qui il problema. Ci troviamo di fronte ad un porto che deve elemosinare, le cui delegazioni devono venire fino a Roma per ottenere che un vapore di grano o di carbone giunga ad Ancona.

Capisco che non è problema di facile soluzione, dato l'indirizzo economico che il nostro paese ha, perché per sviluppare il traffico, per cercare di sviluppare il porto di Ancona bisognerebbe fare una politica ben diversa nei rapporti con gli altri paesi. Ricordo soltanto che avevamo 11 linee che facevano capo ad Ancona quando vi erano relazioni normali con l'Oriente. Allora questo traffico ci dava 58 mila tonnellate all'anno di merci pregiate. Questo era un buon contributo per il nostro porto e per lo sviluppo economico della nostra regione. Ecco perché comprendiamo che bisogna sviluppare l'industria estrattiva zolfifera, l'industria metanifera, la nostra zona industriale e l'arsenale.

Tutto questo, nel quadro dello sviluppo della nostra regione, offre anche la possibilità per lo sviluppo del porto di Ancona. Si è ridimensionato un paio di volte ed è stato licenziato parecchio personale portuale, ma, a forza di ridurre, Ancona sarà ridotta ad una darsena di petrolio. Non so se questa è l'intenzione del ministro. Questo deve preoccupare. Molto spesso si sente dire: i marchigiani si preoccupano che i treni siano comodi per loro. Ma si potrebbe dire: i marchigiani fanno in modo che il porto di Ancona sia servito meglio degli altri porti. Ma le cose non sono così.

Bisogna preoccuparsi di più del porto di Ancona. Ci deve essere anche una preoccupa-

zione nostra. Non dimentichiamo che il porto di Ancona oggi come oggi non è adatto ad alcune esigenze che sono diventate veramente importanti. Noi abbiamo una flottiglia peschereccia che oltrepassa i 360 pescherecci. Essi si mettono su tre file e ogni tanto l'uno cozza contro l'altro provocando delle falle e quindi la necessità di andare in riparazione.

Si è parlato della costruzione di un porto per i nostri pescherecci. Mi auguro che si arrivi presto a tale costruzione.

Ma vi è un altro problema, onorevole ministro, che ella conosce molto bene, ed è il problema dello sviluppo continuo della raffinaria di petrolio di Falconara. Entrano nel porto di Ancona parecchie petroliere, creando uno stato di insicurezza per la flottiglia peschereccia. Questo sistema non può seguitare.

Come ella ha avuto occasione di rispondere ad una mia interrogazione, fra le varie soluzioni ve ne è una che « potrebbe considerarsi integrale, della massima sicurezza, e realizzerebbe la costruzione di una vera darsena di petrolio per Ancona »: si parlava della darsena di petrolio di Ancona che bisogna assolutamente fare, se noi vogliamo effettivamente avere il porto in prospettiva dello sviluppo economico del paese e della nostra regione. Noi, oggi, invece vediamo degradare il nostro porto e forse si pensa di farne una darsena di petrolio. Vediamo che il traffico nel porto diminuisce sempre più.

Concludendo, penso di avere espresso queste esigenze nell'ordine del giorno che ho presentato alla Camera. Questo ordine del giorno mette in rilievo la necessità del passaggio degli istituti nautici dal Ministero della pubblica istruzione a quello della marina mercantile e la necessità di far funzionare le giunte di vigilanza; in secondo luogo, di realizzare accordi sulla pesca con la Jugoslavia e con altri paesi, infine la costruzione di una darsena per il petrolio ad Ancona e la costruzione di un porto per i pescherecci. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

a carico del direttore generale delle relazioni culturali con l'estero il quale si è rifiutato di dare esecuzione a due ordinanze del Consiglio di Stato sospensivamente favorevoli a insegnanti italiani di Tripoli, con ciò dimostrando di non voler accettare e riconoscere la autorità, la competenza e la obiettività di giudizio del supremo organo giurisdizionale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5737)

« GRAY ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della difesa e dell'interno, per conoscere se abbiano preso in esame il memoriale inviato dall'E.C.A. di Guspini (Cagliari) il 24 novembre 1953 in merito al terreno « Su Legau », requisito nel novembre 1941 dalla amministrazione del Genio militare che costruì 33 casermette distruggendo tutte le coltivazioni e le opere sportive che vi esistevano e disponendone la restituzione soltanto il 7 gennaio del 1947 al comune di Guspini, mentre l'amministrazione militare della Sardegna non soltanto non osservò queste disposizioni, ma concesse in affitto ad alcuni speculatori privati il suddetto terreno senza neppure darne comunicazione né al comune di Guspini né all'E.C.A., che è più direttamente interessata.

« L'interrogante chiede ancora se consti agli onorevoli ministri che quando finalmente la restituzione al comune, non all'E.C.A., è stata effettuata, l'autorità militare non ha neppure rimesso in pristino il terreno rimuovendo, fra l'altro, le vecchie inutili casermette, col pretesto che il terreno potrà essere espropriato dall'autorità militare, il che ha suscitato vivissimo malumore fra la popolazione di Guspini e dei vicini paesi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5738)

« BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se risponda al vero la notizia di una recente circolare, emanata dal Ministero della difesa agli uffici del Genio militare territoriale, in base alla quale il risarcimento dei danni, procurati ai beni immobili di proprietà di privati dagli apprestamenti bellici del nostro esercito nelle varie zone di operazione del territorio nazionale (costruzione di fortini, trincee, reticolati, ecc., con abbattimenti di vigneti, oliveti, case rurali, ecc.), dovrà essere liquidato in base ai prezzi vigenti all'epoca della guerra, e non più in base ai prezzi attuali, così come finora è avvenuto.

« Se non intenda il ministro revocare la suddetta circolare, al fine di evitare una ingiusta e illogica sperequazione di trattamento tra coloro che già hanno ottenuto il risarcimento dei danni e coloro che ancora lo attendono; e ciò anche in armonia e in analogia con quanto sancisce la nuova legge sulla concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra del 27 dicembre 1953, n. 968. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5739)

« COTTONE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se intendono intervenire affinché sia applicata la legge 14 settembre 1939, n. 1571, recante norme per la disciplina di prodotti alimentari. Al quinto capoverso di detta legge è infatti detto che « è fatto divieto di procedere alla cottura del pane nei panifici nelle ore pomeridiane ». È noto invece che a Palermo i lavoratori panettieri sono costretti contro ogni limite legale-sociale e umano a lavorare 12-14-16 ore al giorno (dalle ore 4 del mattino alle ore 18 del pomeriggio).

« Questi orari di lavoro distruggono la salute dei lavoratori i quali sono addetti alla lavorazione di un alimento che è di necessità per tutta la popolazione.

« Dato che il prefetto di Palermo non intende applicare detta legge, tanto da costringere i lavoratori a dichiarare lo sciopero unitario, l'interrogante chiede di intervenire subito prendendo i dovuti provvedimenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5740)

« SALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per cui non sono state evase, o sono state accolte con sensibile ritardo, le richieste dei commercianti della provincia di Agrigento, e particolarmente di Ravanusa e Licata, di assegnazione dei vagoni merce, occorrenti per l'esportazione dei prodotti agricoli stagionali, carenza che ha determinato seri danni agli agricoltori. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5741)

« DI LEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere:

1°) se è a conoscenza degli arbitri del sindaco di Giarre (Catania), il quale ha applicato l'extra meta sulle carni e sul vino senza aver reso di pubblica ragione, per quanto riguarda le popolazioni delle frazioni di Mac-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

chia e San Giovanni Montebello, l'entità dei fondi riscossi, come sono stati essi impiegati e sotto quale controllo;

2°) per quali ragioni il signor prefetto di Catania, informato per iscritto degli arbitri del sindaco e a conoscenza del vivo malcontento delle popolazioni interessate, non è intervenuto perché fosse rispettata la legge e tranquillizzata la pubblica opinione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5742)

« ANDÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali provvedimenti intende adottare per dare sollecita soluzione alla pratica di pensione del signor Vitanza Domenico di Giuseppe da Comitini (Agrigento), il quale da oltre tre anni ha inoltrato istanza. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5743)

« GIACONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per la soluzione della pratica di pensione del signor Perzia Girolamo di Paolo da Cianciana (Agrigento), pratica inoltrata nel mese di agosto 1953. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5744)

« GIACONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere i provvedimenti adottati in riferimento alla pratica di pensione del signor La Marca Diego di Giuseppe da Canicatti (Agrigento), il quale da circa due anni è stato sottoposto a visita di controllo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5745)

« GIACONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali provvedimenti sono stati adottati per la pratica di pensione del signor Di Grado Giuseppe fu Giovanni da Calamonaci (Agrigento), il quale da circa due anni è stato sottoposto a visita di controllo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5746)

« GIACONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere l'esito della pratica di pensione del signor Vacante Paolo da Calamonaci (Agrigento) il quale da molto tempo ha inoltrato istanza per visita di aggravamento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5747)

« GIACONE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritenga necessario modificare la gradazione della produzione vinicola 1953 fissata con il decreto ministeriale 27 gennaio 1954 (*Gazzetta Ufficiale* del 26 maggio 1954, n. 120), per la provincia di Padova in 11 gradi.

« Tale gradazione non è stata infatti raggiunta, né viene raggiunta normalmente, nella suddetta provincia, e sembrerebbe più rispondente al vero estendere a questa lo stesso grado fissato per le limitrofe provincie di Verona e Vicenza che si trovano nelle medesime condizioni, e forse anche migliori, di ambiente per la produzione vinicola. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5748) « DE MARZI FERNANDO, GUI, GUA-

RIENTO, STORCHI, VALANDRO GIGLIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, se, in relazione agli studi affidati all'Ente Delta padano dalla Commissione dei consorzi di bonifica ed irrigazione emiliani e veneti, studi che possono far emergere la possibilità di concretare le condizioni necessarie alla sistemazione delle derivazioni del Delta padano in modo da rendere compatibili ulteriori derivazioni a monte con i bisogni e con l'esistenza stessa delle bonifiche del delta, non ritenga soprassedere a qualunque nuova concessione ed ammissione in istruttoria di domande di derivazione di acque dal Po. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5749)

« DE MARZI FERNANDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere — premesso che con circolare 1688 del 5 maggio 1954, paragrafo sesto, è stato deciso che presso le scuole legalmente riconosciute non potranno essere sostenuti esami di licenza da parte di candidati privatisti, non potendosi essi obbligare alla futura frequenza — se non intenda per l'anno in corso permettere che privatisti possano sostenere detti esami nelle citate scuole, dato che la circolare è stata emessa in periodo di tempo troppo prossimo agli esami.

« L'interrogante fa rilevare come, se si dovesse insistere sull'attuazione di detta circolare, si recherebbe un troppo grave ed ingiusto danno alle famiglie dei candidati privatisti perché ormai è reso loro impossibile far frequentare l'anno in corso ai propri figli.

« La non attuazione di detta circolare è necessaria in particolare per le scuole tecnico-agrarie o simili, in quanto studi frequentati in genere da alunni di famiglie di modestissime condizioni economiche, i quali sarebbero costretti a troncane gli studi esclusivamente per motivi economici, non potendo trasferirsi in altre città.

E quindi si verrebbe ad urtare anche contro i principi sanciti dall'articolo 34 della Costituzione, per il quale « i capaci e i meritevoli, anche se privi di mezzi, hanno diritto di raggiungere anche i gradi più alti degli studi ». (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5750)

« VIVIANI ARTURO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della difesa, per conoscere se gli consti che tutti gli impiegati civili del 2° C.A.R. di Cuneo e del deposito fanteria di Alba, che parteciparono allo sciopero nazionale di categoria, indetto l'11 dicembre 1953 dalle organizzazioni sindacali di ogni corrente, sono stati giudicati, in sede di rapporti informativi e di note di qualifica annuali:

a) gli impiegati civili non di ruolo, con la qualifica « non lodevole »;

b) gli impiegati di ruolo, con la qualifica « distinto », mentre per gli anni precedenti avevano sempre riportato la qualifica di « lodevole ».

« Come è noto, quei giudizi, che comportano, per gli impiegati non di ruolo, la sospensione per un intero anno degli aumenti periodici di stipendio e pregiudizio alla sistemazione in ruolo e costituiscono, per gli impiegati di ruolo, secondo una prassi ormai invalsa, una limitazione allo sviluppo di carriera, sono stati formulati in conseguenza della citata partecipazione allo sciopero, come risulta dalla motivazione del giudizio di merito e dalle dichiarazioni ufficiali fatte dal comandante del 2° C.A.R. agli interessati.

« E per conoscere inoltre se non consideri arbitrario quanto attuato dai comandanti di cui sopra, tenuto conto che lo stesso Ministero limitò i provvedimenti, già di per sé molto discutibili, a carico degli scioperanti:

a) alle ritenute della retribuzione relativa alla giornata di partecipazione allo sciopero;

b) all'annotazione nei fascicoli personali (e non nelle note di qualifica o rapporti informativi).

E se non ritenga che il giudizio discrezionale dei capi di ufficio dipendenti debba

mantenersi, in ogni caso, nei limiti stabiliti dalla Costituzione, dalla legge e dalle disposizioni ministeriali, e non consideri pertanto opportuno disporre la revoca di detti giudizi espressi a scopo di rappresaglia e la riformulazione di essi sulla base dei reali meriti di servizio. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5751)

« GIOLITTI, RONZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per evitare o alleviare una crisi di approvvigionamento e insieme un aumento di costo della carta da giornale, entrambi ormai in atto, con il conseguente pericolo di una diminuzione delle pagine del giornale o un aumento del prezzo di vendita, che in ogni caso provocherebbe una crisi anche per le possibilità di lavoro dei giornalisti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5752)

« DEL BO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il presidente del Comitato dei ministri per le zone depresse, per conoscere se non ritengano opportuno inserire nei prossimi piani la sistemazione e depolverizzazione della strada interprovinciale che dalla strada statale Ternana (bivio La Spera) immette a Cascia innestandosi successivamente alla Nursina.

« La strada in questione, che interessa la provincia di Rieti e quella di Perugia, è l'unica via più breve che congiunge Roma con Cascia, ormai meta continua di devoti pellegrinaggi che aumentano senz'altro in vista del prossimo quinto centenario della morte di Santa Rita, ricadente esattamente nell'anno 1957. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5753)

« BERNARDINETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della difesa, per conoscere i motivi per i quali i carabinieri arruolati dopo il 17 aprile 1949 non possono essere autorizzati a contrarre matrimonio se prima non hanno compiuto il trentaduesimo anno di età e raggiunto il dodicesimo anno di servizio e devono poi attendere il turno per quattro o cinque anni prima di venire autorizzati; e per sapere se non ritenga opportuno intervenire per modificare le vigenti disposizioni che, tra l'altro, spesso contrastano con situazioni

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

di fatto che la stessa amministrazione dell'Arma è costretta a riconoscere attraverso il pagamento degli assegni familiari. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5754)

« PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno istituire in Oratino (Campobasso) un cantiere scuola di lavoro, che, mentre giovi a tutti i disoccupati locali, consenta la costruzione della strada di allacciamento del comune alla strada provinciale Garibaldi ed alla Fontana Bivaro ove è un pubblico lavatoio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5755)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno istituire in Sesto Campano (Campobasso), un cantiere scuola di lavoro che, mentre riuscirebbe di grande aiuto ai disoccupati locali, consentirebbe la costruzione della importante strada di allacciamento del centro abitato al bosco Faiozzi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5756)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, per conoscere i provvedimenti che intendano prendere per evitare che terreni fertilissimi della piana di Sesto Campano (Campobasso), a causa del mancato ripristino delle opere di difesa, a suo tempo costruite lungo il fiume Volturno ed in seguito danneggiate dalle piene e continuamente esposte alle stesse, continuino ad essere erosi dalla corrente ed a subire notevoli avulsioni, e che promettenti raccolti, frutto di dure fatiche, vengano distrutti, aggravandosi le condizioni di miseria di gran parte di quella popolazione rurale, mentre i contributi di bonifica subiscono notevoli aumenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5757)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire con un congruo sussidio di almeno lire 300.000 (trecentomila), perché siano al più presto costruite nel cimitero del piccolo comune di San Giacomo degli Schiavoni (Campobasso) la cappella e la sala mortuaria, il

resto della somma occorrente (lire 468.000), invano essendo stato richiesto ai Ministeri competenti, essendo stato inviato da cittadini americani e da altri cittadini, residenti in Italia, e la cittadinanza essendo disposta a contribuire con prestazioni alla realizzazione dell'opera. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5758)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non creda opportuno concedere al comune di Oratino (Campobasso) un congruo sussidio, che consenta, in attesa dell'acquedotto molisano, la sistemazione di alcuni pozzi e la strada di accesso agli stessi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5759)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione in Montenero Valcocchiara (Campobasso) dell'edificio scolastico, per cui è stato chiesto il contributo dello Stato, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, alla spesa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5760)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione al comune di Oratino (Campobasso) della somma di lire 10.000.000 (dieci milioni), occorrenti per lavori di miglioramento ed ampliamento della fognatura, compresi tra le opere ammesse al contributo statale, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5761)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione al comune di Oratino (Campobasso) a mutuo della somma di lire 5.000.000 (cinque milioni), occorrente per i lavori di ampliamento di quel cimitero, compresi tra le opere ammesse al contributo statale ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5762)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non creda intervenire affinché il comune di Trebisacce

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

(provincia di Cosenza) ottenga finalmente dalla Cassa depositi e prestiti il mutuo per la costruzione dell'edificio scolastico, del quale la popolazione ha urgente bisogno. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5763)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ravvisi l'opportunità di provvedere al ripristino del premio di presenza, per tutte le giornate di effettiva prestazione di servizio, in favore del personale insegnante delle scuole elementari, compreso quello comandato ad uffici, nonché per il periodo delle vacanze estive, in quanto i maestri distaccati continuano a prestare la loro opera ininterrottamente — anche dopo la chiusura delle scuole — spesso senza usufruire neppure del mese di congedo ordinario, a causa delle esigenze del servizio.

« Come è noto il premio di presenza è previsto dalle vigenti disposizioni di legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5764)

« SENSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere perché non venga corrisposta a tutti gli appartenenti al corpo degli agenti di custodia che si trovano nelle condizioni previste dalla legge l'indennità di cui all'articolo 14 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 508. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5765)

« ENDRICH ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere:

1°) se sia vero che l'E.T.F.A.S. ha acquistato o sta per acquistare dalla Società bonifiche sarde l'azienda agraria di Arborea (provincia di Cagliari);

2°) a quali condizioni è avvenuto o avverrà l'acquisto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5766)

« ENDRICH ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere se non sia da ritenere contraria al disposto dell'articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19, la circolare del Ministero della pubblica istruzione del 28 maggio 1954, n. 3384/41, con la quale si dispone la sospensione del premio

di presenza per l'intero periodo estivo ai maestri comandati presso il Ministero, i Provveditorati agli studi, gli Ispettorati scolastici e le Direzioni didattiche.

« Sembra infatti agli interroganti che il citato decreto precisi chiaramente, senza possibilità di diversa interpretazione, il diritto a percepire l'indennità di presenza da parte dell'impiegato statale, in base alle giornate di effettiva presenza in servizio (vedasi anche le circolari del Ministero della pubblica istruzione 13 dicembre 1951, n. 9266/77 e 20 luglio 1953, n. 3361/50) quando la presenza non abbia luogo per il compimento di lavoro straordinario retribuito.

« È questo il caso dei maestri elementari comandati presso gli uffici avanti elencati per imprescindibili esigenze dell'amministrazione scolastica centrale e periferica e trattenuti in servizio, per le stesse esigenze, anche durante il periodo estivo.

Sembra agli interroganti che il diritto alla indennità di presenza nelle condizioni su esposte non possa essere subordinato a criteri di economia o a difficoltà che spetta all'amministrazione risolvere. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5767)

« BADALONI MARIA, BUZZI, TITOMANLIO VITTORIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

a) il motivo per cui l'I.N.P.S. (Servizio fondi speciali autoferrotramvieri) non abbia provveduto a rimettere il certificato di pensione ai nominati Castorina Francesco, Consoli Rosario, Marino Antonio, Morabito Pasquale, Pappalardo Carlo, Pappalardo Salvatore, Scionti Santo, Risino Corrado, ex agenti della società « Tramways et éclairage électriques di Catania », che, già da tempo, hanno provveduto a rimettere all'istituto sopracitato, come da richiesta, le somme occorrenti per il riscatto del rispettivo periodo di servizio;

b) le ragioni per le quali l'I.N.P.S. non abbia data comunicazione alcuna per la liquidazione della pensione agli ex agenti dipendenti dalla predetta società Aiello Antonino, Catania Bernardo, Del Popolo Gregorio, Drago Gaspare, Formica Salvatore, Minutola Nunzio, Rizzo Giuseppe, Spina Vincenzo, Accolla Salvatore, Di Benedetto Pietro, Pennisi Orazio, Puglisi Valentina, Privitera Francesco;

c) le cause per cui l'I.N.P.S. non abbia autorizzato il suo ufficio legale e definire le

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

vertenze Mangiameli e C. e Raneri Giuseppe e C., ex agenti della predetta società. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5768)

« SCALIA VITO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti abbia adottato per evitare, mentre si è ancora in tempo e prima del prossimo inverno, la minaccia di una rotta dell'argine destro del torrente Mela (Messina) a valle del ponte sulla nazionale Messina-Palermo, dove si sono verificate lesioni verticali diffuse alle sottofondazioni dell'argine che ne hanno compromessa seriamente la stabilità, con conseguente pericolo e giustificato allarme degli abitanti di quella parte della fertile e popolosa Piana di Milazzo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5769)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quali provvedimenti abbia adottato in seguito al movimento franoso avveratosi nel Villaggio Altolia (Messina) a causa della mancata arginatura nel tratto montano del torrente omonimo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5770)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non è stata a tutt'oggi definita la pratica di pensione indiretta nuova guerra intestata al signor Molino Giuseppe da Barcellona Pozzo di Gotto, frazione Gala (Messina), quale padre del caduto Molino Antonino di cui al decreto ministeriale del 6 giugno 1953, n. 00126692, nè dal competente ufficio è stato dato alcun riscontro ai passi effettuati dall'interrogante. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5771)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza della mozione risolutiva del secondo Convegno provinciale dell'assistenza tenutosi a Messina il 16 maggio 1954, e nel caso affermativo quale sia il suo pensiero e quale gli intendimenti circa le proposte contenute in detta mozione, dirette ad assicurare un sostanziale miglioramento del trattamento ai lavoratori ed alle loro fa-

miglie in questo fondamentale settore dell'attività pubblica. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5772)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quale sia lo stato di avanzamento dei lavori per la costruzione della rotabile di allacciamento Mistretta-Castel di Lucio (Messina), strada di vitale importanza per quel laborioso centro che ne è tuttora privo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5773)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti abbiano adottato o siano per adottare a seguito della delibera n. 2247 dell'amministrazione provinciale di Messina con la quale, aderendo agli analoghi deliberati di numerose altre consorrelle, si rivolgevano voti ai ministri interrogati nonché agli altri organi competenti per una sollecita riforma ed aggiornamento del codice della strada non più rispondente alle nuove esigenze del traffico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5774)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere quale sia il loro pensiero e quali gli intendimenti circa il contenuto dell'ordine del giorno a loro inviato dal Sindacato nazionale facchini ed ausiliari, approvato all'unanimità dal Convegno di categoria tenutosi a Roma il 26 maggio 1954, in relazione al disegno di legge presentato dal Governo alla Camera dei deputati per la disciplina dei mercati all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5775)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici, per sapere se siano a conoscenza:

1°) che la ditta Restifo Sebastiano Alfio, appaltatrice dei lavori della costruenda strada Lìmina-Roccafiorita e Passo Murazzo-Passo Aranciara in provincia di Messina, da circa un anno non corrisponde le paghe agli operai dipendenti e spesso non versa gli elenchi al-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 10 GIUGNO 1954

l'I.N.A.M. per cui gli operai non possono usufruire dell'assistenza cui hanno diritto;

2°) che, malgrado le rimostranze degli interessati ed i diversi sopralluoghi effettuati dall'Ispettorato provinciale del lavoro, la ditta ha persistito in tale atteggiamento costringendo i lavoratori a mettersi in sciopero l'8 maggio 1954. In seguito a questo, la ditta prometteva di corrispondere il dovuto, concordando con i funzionari dell'Ispettorato del lavoro la data del 1° giugno 1954. Ma anche questo impegno non veniva mantenuto dalla ditta, la quale in separata sede faceva sapere ai lavoratori che non intendeva corrispondere le paghe nella misura prevista dal contratto di lavoro, né corrispondere le altre indennità spettanti per legge;

3°) che in seguito a questo intollerabile comportamento un vivo fermento esiste tra gli operai così duramente angariati. Di esso sono portavoce le recenti proteste da essi rivolte ai vari organi competenti ed ai ministri interrogati.

« Ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti saranno adottati perché vengano colpite le gravi responsabilità della ditta, perché cessi lo stato di grave illegalità e di arbitrio in atto esistenti, e gli operai possano ottenere giustizia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(5776)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per porre fine alla inqualificabile condotta del funzionario dell'ufficio del lavoro di Barcellona Pozzo di Gotto (Messina) signor Cutroni Paolo fu Francesco che — già fervente milite fascista e partecipe di azioni di violenza contro i cittadini durante l'infausto ventennio — ha instaurato e continua indisturbato a seguire nel suo ufficio metodi di arbitrio e di sopraffazione tali da provocare le proteste ed i ricorsi dei lavoratori. Oltre un mese fa quell'ufficio di collocamento ebbe a ritirare al giovane disoccupato Buta Antonino fu Vito da Pozzo di Gotto, il tesserino di disoccupato, adducendo che egli aveva lavorato senza nulla osta. Il locale commissariato di pubblica sicurezza, avendo accertato invece la totale insussistenza dell'accusa, l'ufficio del lavoro era in obbligo di riconsegnare al disoccupato il tesserino e riconoscergli l'anzianità di disoccupazione, ed a questo fine in data 7 giugno 1954 il Buta si presentò al dirigente dell'ufficio professor Stefano Mezzaglia. Invitato dal dirigente a restituire il do-

cumento, il Cutrone rispose schiaffeggiando ripetutamente il Buta.

« Di fronte ad un episodio di tale gravità ed allo sdegno profondo dei lavoratori, l'interrogante chiede di conoscere nei loro particolari quali misure saranno adottate, se e con quale urgenza, ed in specie se, al fine di prevenire legittime reazioni popolari, il ministro non creda dover sospendere immediatamente il Cutrone dal suo posto in attesa delle ulteriori decisioni di giustizia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

(5777)

« PINO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni che hanno finora impedito al Governo di osservare l'obbligo derivante dal titolo III della legge 29 aprile 1949, n. 264, relativo alla emanazione del regolamento applicativo dell'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione agricola;

per conoscere inoltre, se risponde al vero, che il Governo si è finora rifiutato di osservare l'obbligo di emanare il regolamento previsto dalla legge su citata per le pressioni in tal senso rivoltegli dalle organizzazioni padronali, le quali dichiarano apertamente di non voler sottostare agli oneri derivanti dalla legge stessa;

per sapere, infine, se il Governo, rendendosi conto della gravità della situazione e del giustificato e profondo malcontento dei lavoratori interessati, che sta di nuovo dando luogo a vaste agitazioni nelle campagne, intende provvedere d'urgenza alla osservanza della legge emanando il regolamento dianzi ricordato.

(147)

« RAPELLI, DI VITTORIO, FOA VITTORIO, MAGNANI, FOGLIAZZA, BALTARO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

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

MONTELATICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTELATICI. In data 26 marzo fu presentata dall'onorevole Gianquinto e da altri colleghi una interrogazione al ministro della difesa per sapere che cosa vi fosse di vero nelle voci che correavano con insistenza tra i lavoratori dipendenti dal Ministero della difesa sull'intento di quel Ministero

di non rinnovare i contratti che dovrebbero scadere entro il 30 giugno. Ora, essendo prossima questa scadenza e considerato che sono passati i regolamentari dieci giorni prescritti per le risposte scritte, pregherei la Presidenza di invitare il ministro a rispondere, perché si tratta di un problema angoscioso che tiene in orgasmo tante famiglie.

PRESIDENTE. Solleciterò il ministro competente.

La seduta termina alle 23,55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 11:

1. — Svolgimento delle proposte di legge.

MENOTTI ed altri: Aumento del contributo di cura. (112).

SELVAGGI: Trattamento per sottufficiali e militari di truppa dell'Arma dei carabinieri richiamati o trattenuti alle armi per esigenze belliche e di ordine pubblico. (405);

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

2. — Seguito della discussione dei disegni di legge.

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

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

3. — Volazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo in materia di protezione di diritti di proprietà

industriale, concluso a Roma, tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania, il 30 aprile 1952. (*Approvato dal Senato*). (702);

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

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

4. — Discussione dei disegni di legge:

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

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

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI