

CXLII.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 15 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo	9227	ENDRICH	9260
Disegni di legge:		SALA	9261
(Presentazione)	9230	BERLINGUER	9263
(Trasmissione dal Senato)	9227	BOIDI	9266
Disegno di legge (Seguito della discussione):		CAPALOZZA	9266
Stato di previsione della spesa del Mini-		TROISI, Relatore per il bilancio dei tra-	
stero dei trasporti per l'esercizio fi-		sporti	9268
nanziario 1954-55 (641); Stato di		GATTO, Relatore per il bilancio della	
previsione della spesa del Ministero		marina mercantile	9286
della marina mercantile per l'eserci-		Proposte di legge (Deferimento a Commis-	
zio finanziario 1954-55. (816)	9228	sioni)	9228
PRESIDENTE	9228	Interrogazioni (Annunzio)	9297
AUDISIO	9229		
BREGANZE	9231		
ZAMPONI	9232		
MENOTTI	9234		
SILVESTRI	9235		
GOTELLI ANGELA	9237		
TRUZZI	9238		
MICHELI	9238		
SCIORILLI BORRELLI	9241		
SENSI	9242		
MANCINI	9244		
PINTUS	9245		
CAROLEO	9249		
CUTTITTA	9251		
TOGNONI	9252		
BARDANZELLU	9253		
SAMMARTINO	9254		
DE LAURO MATERA ANNA	9255		
BORSELLINO	9257		
COTELLESA	9258		
MUSOLINO	9259		

La seduta comincia alle 16.

NEGRARI, *f.f. Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Villabruna.
(È concesso).

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge approvato da quel Consesso:

« Istituzione di una imposta sulle società e modificazioni in materia di imposte indirette sugli affari » (958).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Differimento a Commissioni di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta in precedenti sedute, ritengo che le seguenti proposte di legge possano essere deferite all'esame ed all'approvazione delle Commissioni permanenti sottoindicate, in sede legislativa:

alla III Commissione (Giustizia):

DEGLI OCCHI ed altri: « Modificazione degli articoli 164 e 175 del Codice penale (943);

alla IV Commissione (Finanze e tesoro):

SELVAGGI: « Modificazioni alle norme sul trattamento di quiescenza per il personale del ruolo transitorio subalterno del Ministero delle finanze, istituito con decreto del Presidente della Repubblica 2 maggio 1953, n. 605 » (312) (*Con parere della I Commissione*);

ZERBI e PIERACCINI: « Proroga al 30 giugno 1957 del funzionamento degli Uffici regionali di riscontro, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 17 luglio 1947, n. 1188, e successive modificazioni, nonché estensione delle attribuzioni conferite agli Uffici regionali di riscontro anche ai conti relativi a tutto l'esercizio finanziario 1954-55 » (944);

alla V Commissione (Difesa):

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) (*Con parere della IV Commissione*);

Alla X Commissione (Industria):

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

alla XI Commissione (Lavoro):

STELLA ed altri. « Modifica al decreto legislativo luogotenenziale 23 agosto 1917, n. 1450, concernente provvedimenti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro in agricoltura » (948) (*Con parere della IX Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seguente altra proposta di legge è, invece, deferita alla I Commissione permanente, in sede referente, con parere della IV Commissione:

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

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

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

Come la Camera ricorda, questa mattina è stata chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello dell'onorevole Endrich:

« La Camera,

considerato che non può esser differita la sistemazione delle ferrovie concesse della Sardegna, le quali hanno impianti e materiale arretrati e insufficienti,

impegna il Governo

a provvedere al più presto all'ammodernamento e al potenziamento delle ferrovie stesse ».

Poiché l'onorevole Endrich non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Gli onorevoli Audisio, Graziadei, Amendola Pietro e Giolitti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

discutendo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1954-55,

considerato che l'aver concesso ad imprese private l'appalto di lavori e servizi essenziali per il funzionamento delle ferrovie dello Stato e delle stazioni ferroviarie, quali il « movimento » e la « manovra », lungi dall'aver portato a benefici risultati, ha in certi casi creato difficoltà, inconvenienti ed incidenti anche gravi,

impegna il ministro

a non stipulare nuovi contratti di appalto e a non rinnovare quelli ancora in corso, affinché tutti i servizi relativi al funzionamento, alla sicurezza e manutenzione dei servizi e mezzi delle ferrovie dello Stato e delle stazioni ferroviarie, vengano governati direttamente dall'Amministrazione, con conseguente automatica assunzione in ruolo presso l'Ammini-

strazione stessa del personale attualmente ad detto a tali servizi alle dipendenze delle imprese appaltatrici ».

L'onorevole Audisio ha facoltà di svolgerlo.

AUDISIO. Sarò molto breve nell'illustrare questo ordine del giorno, anche perché l'argomento è già stato trattato in occasione della precedente discussione sul bilancio dei trasporti.

L'ordine del giorno che ora vi presentiamo fu approvato all'unanimità, da parte della Camera, durante la precedente discussione sul bilancio dei trasporti. Lo abbiamo ripresentato, in quanto nei primi mesi di quest'anno abbiamo ricevuto varie segnalazioni, secondo le quali, malgrado l'approvazione unanime da parte della Camera dell'ordine del giorno nell'ottobre del 1953, nuovi appalti vengono concessi a ditte private, estranee alla amministrazione ferroviaria. Non ripeterò i motivi e le ragioni che ci inducono ad insistere affinché si ponga gradualmente fine al regime degli appalti nell'amministrazione ferroviaria, tanto più che tutti hanno convenuto sull'assoluta necessità di operare questa chiusura. Pertanto il mio compito deve limitarsi soltanto a dare ragione dei motivi per cui riteniamo che il ministro debba assumere chiaro impegno, dinanzi all'Assemblea, nei confronti del personale attualmente dipendente dalle imprese appaltatrici.

Perché, a conclusione del nostro ordine del giorno, abbiamo chiesto che il personale automaticamente venga assunto in ruolo dall'amministrazione ferroviaria? Desidero cogliere questa occasione per rispondere anche ad una piccola manovra che è stata tentata nei mesi scorsi da alcuni funzionari del Ministero, che per verità avrebbero dovuto dimostrare minore solerzia interpretativa e maggiore senso di equanimità e di realistica valutazione della situazione. Abbiamo inserito l'impegno di automatica assunzione dei lavoratori appaltati nell'amministrazione ferroviaria perché molti operai delle imprese appaltatrici hanno manifestato la loro preoccupazione in merito a quanto potrebbe verificarsi a loro danno se il nostro ordine del giorno fosse approvato solo nella prima parte, così come fu approvato all'unanimità quello presentato nel corso della discussione del precedente bilancio. Questi lavoratori temono che, ove fosse approvata solo la prima parte del nostro ordine del giorno, ne conseguirebbe *ipso facto*, quale immediata conseguenza, il loro licenziamento in tronco. È evidente che non è questo lo scopo al quale mira il nostro ordine del giorno, così come non era questo

il fine che si prefiggeva l'ordine del giorno da noi presentato nell'ottobre 1953.

La ragione fondamentale che ci aveva spinto allora e ci induce oggi a presentare questo ordine del giorno è quella determinata dalla speculazione che le imprese appaltatrici hanno sempre esercitato a danno dei lavoratori appaltati. Desidero fare un'elementare considerazione alla quale non si può sfuggire. Se lo Stato, e per esso l'amministrazione ferroviaria, concede in appalto determinati servizi, lo fa stabilendo un prezzo contrattuale che certamente è un prezzo economicamente conveniente per la ditta appaltatrice, la quale non lavora in perdita ma con profitto, profitto che desume dal *quid* che lo Stato paga ad essa per quell'appalto. Ma non basta: se lo Stato avesse provveduto direttamente a quel servizio, avrebbe speso la stessa somma che ha stanziato in bilancio per quell'appalto. A questo semplice ragionamento non si può sfuggire. Mentre il bilancio dello Stato prevede lo stanziamento di una certa somma per la fornitura di determinati servizi, questi servizi sono dati in appalto per uguale somma, sulla quale l'impresa appaltatrice lucra un margine più o meno grande di profitto a danno dei lavoratori. Da ciò la necessità di farla finita con gli appalti e di risolvere il problema dei lavoratori impiegati nelle ditte appaltatrici. A questo spirito si informa il nostro ordine del giorno.

So che esistono delle obiezioni, anche da parte governativa, a queste nostre semplici impostazioni. Tali obiezioni, prima che da noi, sono state confutate chiaramente dalle stesse delegazioni di operai che sono venute a Roma e hanno ricevuto una cortese accoglienza presso i sottosegretari Mannironi e Ariosto. Noi abbiamo infatti riscontrato, accompagnando queste delegazioni, una chiara predisposizione al ragionamento ed alla comprensione, e ne diamo pubblicamente atto, attendendo però che tali constatazioni abbiano la loro naturale conferma nell'accoglimento dell'ordine del giorno.

Ma oltre alle delegazioni, che già hanno controbattuto le prime obiezioni, si fa fronte ad esse richiamandosi alla Costituzione, la quale all'articolo 97, terzo comma, dà facoltà di sistemare automaticamente il personale appaltato con una legge speciale. Quanti sono i lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici? Si dice circa 7 mila. Orbene, se per il 1955 è previsto un concorso per l'immissione nei ruoli dell'amministrazione ferroviaria di nuovi 11.500 lavoratori, non vi è motivo perché non si possa prima di tutto ritenere indispen-

sabile sistemare questi vecchi lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici. Se vi sono ostacoli di natura giuridica o burocratica, il Parlamento è fatto apposta per superare tali ostacoli, e una legge speciale, presentata con urgenza dal ministro dei trasporti, può avere in brevissimo tempo l'accoglimento unanime dell'Assemblea, in quanto non ritengo che nessuno, di nessuna parte, oserrebbe opporre il proprio veto ad una chiara norma di giustizia elementare. Vi sono operai dei vari ruoli, specializzati, qualificati: manovratori, frenatori, scarichini, ecc., ecc., che hanno passato anni ed anni alle dipendenze di queste imprese e che hanno acquisito quindi senz'altro una specifica capacità.

Se l'obiezione, poi, dovesse essere quella che si riferisce alle norme che generalmente vengono richieste per la partecipazione ai concorsi, cioè il punteggio di preferenza, chiedo ancora ai signori del Governo di non voler insistere eventualmente su questo aspetto del problema, in quanto il meccanismo del punteggio di preferenza in questo caso provocherebbe ai lavoratori delle ditte appaltatrici danni insuperabili. E ciò perché, se si dà la preminenza al punteggio di preferenza, senz'altro si perde di vista la stessa idoneità che già il lavoratore ha acquistato con la sua attività alle dipendenze indirette dell'amministrazione ferroviaria. Non solo dal punto di vista tecnico non c'è convenienza a privarsi di questo personale già pratico, che conosce perfettamente il suo mestiere; ma vi sono ragioni di carattere sociale che consigliano di mantenerlo in servizio nei ruoli dell'amministrazione ferroviaria: è concepibile che lo Stato democratico getti sul lastrico lavoratori che per anni hanno dato il meglio di se stessi a favore dell'azienda, per assumere in loro vece altri lavoratori? Caso mai il principio sociale vorrebbe che, dovendosi assumere 11.500 nuovi dipendenti, si cominciasse con l'immettere nei ruoli quei lavoratori che già compiono quel servizio. Si faccia posto agli uni e agli altri.

Ma vi sono anche ragioni economiche; è da considerare, per esempio, che lo Stato assumendo in ruolo questi lavoratori delle ditte appaltatrici non si impegnerebbe ad un nuovo onere, in quanto non dovrebbe far altro che spostare al capitolo delle spese per il personale la somma attualmente stanziata per gli appalti.

E vi sono anche ragioni umane che non possono non essere tenute presenti. Si può cacciare dalla casa comune coloro i quali hanno partecipato all'edificazione di questa

casa? Non sarebbe giusto. Infatti, io non ho bisogno di ricordare che quando le nostre ferrovie erano, in conseguenza della guerra, in uno stato completamente disastroso, anche gli operai delle ditte appaltatrici hanno dato il loro notevole e direi decisivo contributo per la ripresa ed il potenziamento stesso della rete ferroviaria e delle stazioni.

Non possiamo oggi non tener presenti questi motivi.

Se non si volesse ricorrere ad una legge speciale, credo che il ministro potrebbe valersi anche della legge, già in vigore, che ha posto in efficacia il regolamento del personale. Credo infatti che per l'assunzione in organico dei lavoratori straordinari già si provveda attraverso le normali vie del regolamento. Vi sono stati, d'altra parte, dei precedenti significativi, come l'assorbimento automatico nell'organico delle ferrovie dei lavoratori addetti ai passaggi a livello, l'assorbimento, nel 1945-46, di un contingente di lavoratori della ditta appaltatrice della stazione di Foligno, e l'assunzione in organico dei dipendenti della « Provvida ».

Accogliere, dunque, l'ordine del giorno è anche un dovere morale da parte del Governo, in quanto ciò vorrebbe dire incamminarsi su quella strada della giustizia sociale che è stata anche recentissimamente evocata dai rappresentanti del Governo e dallo stesso Presidente del Consiglio.

Presentazione di un disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del ministro dell'industria e commercio, il disegno di legge:

« Istituzione di una stazione sperimentale per il vetro in Venezia-Murano ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Breganze, Gatto, Geremia, Garlato, Facchin, Riva, De Marzi, Fina, Zanoni, Dazzi e Perdonà

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'importanza che nel quadro della vita e dell'economia nazionale rappresenta la linea ferroviaria Milano-Venezia,

invita il Governo

a provvedere con la massima sollecitudine a tutti gli adempimenti finanziari e tecnici necessari per la sua più pronta e integrale elettrificazione ».

L'onorevole Breganze ha facoltà di svolgerlo.

BREGANZE. Sarò senz'altro rapido, anche perché credo che il rilievo, indubbiamente sostanziale, prospettato dall'ordine del giorno risulti con evidenza dalla semplice lettura di esso a chi abbia presente la geografia e l'importanza della regione cui l'ordine del giorno medesimo si riferisce.

La linea Milano-Venezia è lunga, come è noto, 267 chilometri, è a doppio binario ed è importante non soltanto per i capilinea che essa congiunge, Milano e Venezia (il cui rilievo, nella vita nazionale, sarebbe ozioso ricordare qui), ma anche per la zona che essa attraversa. Talvolta può anche essere dimenticato che province come Brescia, Verona, Padova e la mia Vicenza hanno nella economia e in genere nella vita nazionale un rilievo veramente notevole; ma io, riferendomi particolarmente al Veneto, non posso fare a meno di ricordare, appunto, che Verona e Padova, sia come città che come province, hanno un'incidenza veramente notevole nel campo agricolo e in quello industriale. Sembrerebbe quasi impossibile ed incredibile, se non si vedessero le statistiche, che Vicenza poi sia la seconda provincia industriale d'Italia, sia per il complesso degli stabilimenti che vi vivono e prosperano, sia per il numero degli operai e per l'importanza degli impianti e per il rilievo dei prodotti che ivi vengono fabbricati.

C'è inoltre una rilevanza di carattere internazionale, in quanto, per i collegamenti che si innestano — per così dire — nella Milano-Venezia, noi giungiamo al di là della frontiera o, per converso, nel sud del nostro paese: basti pensare all'innesto che si verifica a Verona della linea Bologna-Brennero o a quelli che, partendo da Venezia, giungono a Trieste, Udine e Trento, e di qui nei paesi oltre la frontiera.

L'importanza è dunque fuori dubbio; e ne fa fede la firma che all'ordine del giorno da

me proposto hanno posto tanti colleghi delle varie province venete, indice sincero e positivo del comune interesse e del comune bisogno.

Ma c'è un altro elemento ancora su cui mi permetto richiamare l'attenzione del ministro e dei colleghi tutti: ed è la durata della percorrenza. Se prendiamo in visione l'ultimo orario, entrato in vigore da pochi giorni, vediamo che — se anche quella automotrice, in un certo senso celerrima che ferma soltanto a Verona, compie il percorso in poco più di tre ore — gli altri treni impiegano tre ore e trenta (parlo dei rapidi); il direttissimo impiega quattro ore e un quarto, mentre i diretti ne impiegano cinque; senza dire degli accelerati che, per un complesso di ragioni, impiegano un tempo illimitato.

Né può dimenticarsi un altro elemento: ciò che rende possibile a certi treni, specialmente ai rapidi, di compiere con una relativa rapidità il percorso, è la loro formazione leggera, giacché dietro alle locomotive c'è una sequela di vagoni che non supera una certa quantità di tonnellaggio: è ben noto infatti — anche a coloro che, come me, non sono dei tecnici a questo riguardo — che le 681 e 685-S non possono trainare più di un certo tonnellaggio, mentre invece i locomotori 4-28 e i 6-28 (che noi vediamo nei nostri così frequenti viaggi a Roma) potrebbero ben meglio soddisfare — per la loro potenza, e quindi per la portata dei convogli — così alle esigenze delle merci come a quelle dei viaggiatori.

E inoltre inevitabile — ora — una alquanto prolungata sosta a Verona per il rifornimento idrico. Senza dire che le comunicazioni locali, pur esse importanti, sono esse pure spesso mal servite: anche perché — per vero — le possibilità del servizio materiale mobile e trazione (particolarmente automotrici) non sono le più brillanti, il che fa spesso sorgere difficoltà di attuazione. Si consideri, in specie, che un veronese il quale voglia giungere prima delle nove a Venezia (dove c'è la corte d'appello, dove c'è il provveditorato alle opere pubbliche) deve ora partire alle quattro del mattino; mentre per converso un veneziano che voglia recarsi a Verona o un veronese che debba — in accelerato — tornarsene da Venezia nella sua zona, partendo alle nove e tre quarti o alle dieci di sera, non può giungere a casa se non oltre la mezzanotte.

In altre parole, la deficienza del materiale mobile, e il complesso di ragioni che condizionano il servizio di trazione a vapore fanno sì che anche quei servizi locali che sarebbero per

noi veramente importanti si svolgano in un tempo che è sovente sproporzionato.

Da tutto ciò consegue la evidente necessità della elettrificazione: la quale, in aggiunta ai motivi accennati — di industria, di agricoltura, di traffico dei cittadini che operano e vivono in queste regioni — costituisce anche una esigenza quanto mai imperiosa sotto il profilo del turismo: giacché è ben noto ciò che le nostre città del Veneto — specialmente Venezia, ma anche Verona, Padova, Vicenza — rappresentano nelle attrattive turistiche. Nè va trascurato poi il fatto di quegli « innesti » di cui parlavo, e che pure rivestono una seria importanza sotto il profilo turistico. La linea dunque reclama la elettrificazione.

Tale necessità è sempre stata sentita e avvertita; e noi attendevamo, per le ripetute promesse avute in passato, che questa nostra linea così importante fosse compresa nell'attuale programma per una totale elettrificazione. Ora, nella relazione della Commissione sul disegno di legge relativo al bilancio dei trasporti per questo esercizio, troviamo che alcune linee sono programmate per la elettrificazione: così la Milano-Treviglio-Bergamo; poi una supposta linea (che meglio chiamerei tronco) Treviglio-Padova; poi ancora la linea Bologna-Padova-Venezia.

Senonché, dato il chilometraggio di questi diversi percorsi, noi vediamo che la linea Milano-Venezia verrebbe ad essere per il momento effettivamente elettrificata per un suo piccolissimo tronco di 34 chilometri (fino a Treviglio); mentre il tratto Padova-Venezia, che la relazione dice non totalmente preventivato, ne aggiunge solo altri 37. Rimangono perciò, sulla totale percorrenza, 196 chilometri per i quali è previsto — come stanziamento — solo l'inizio dei lavori di elettrificazione. Di qui il mio ordine del giorno.

Noi vediamo che per Bergamo — e ne siamo lieti anche perchè essa pure si chiama « terra di San Marco » — è stata prevista — se non erro — una integrazione all'iniziale programma, in quanto, staccando a Treviglio, si collega appunto la città di Bergamo (che già fruisce di due linee, quella che per Treviglio la raggiunge in 55 chilometri e l'altra che per Usmate la raggiunge in 50 chilometri).

Noi vorremmo appunto che, come l'attesa dei lavoratori bergamaschi è stata giustamente valutata, così fosse per il Governo motivo di sollecitazione al completamento degli annunciati nostri lavori.

Infatti, se guardiamo le cifre enunciate nella detta relazione al bilancio, i 1.760 milioni che troviamo preventivati in questa

prima fase, rapportati in via matematica ai 1.300 circa destinati al tratto Milano-Bergamo, stanno ad indicare che per la Milano-Venezia è stanziato circa un terzo della spesa occorrente.

E non è a dire che i brevi tratti Milano-Treviglio e Padova-Venezia, una volta elettrificati, possano aiutarci gran che: in quanto è logico che, per la unicità della linea e per la comodità della trazione, sarà impossibile effettuare nei due tratti marginali la trazione elettrica e per il resto la trazione a vapore.

Ed allora vorrei rivolgere due preghiere all'onorevole ministro: che, come chiaramente è detto nell'ordine del giorno, alle necessità finanziarie e tecniche che ancora permangono per la elettrificazione della linea di che trattasi, sia adempiuto al più presto possibile e col maggiore impegno; e che, frattanto, cioè fino all'esaurirsi dei lavori — fortunatamente già iniziati ma che saranno completati solo a finanziamenti totalmente avvenuti — possano essere introdotte in servizio alcune altre automotrici che consentano maggiore rapidità e comodità al servizio stesso.

Chiedo appunto all'onorevole ministro una assicurazione formale, che tranquillizzi non soltanto me, ma tutti coloro che a questa linea annettono particolare importanza.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Zamponi e Marchionni Zanchi Renata hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerate le precarie condizioni in cui si svolge il traffico ferroviario della linea Pistoia-Lucca a causa della mancata ricostruzione del viadotto in prossimità della stazione di Pescia;

considerata anche l'esistenza di un progetto per il miglioramento di tutto il servizio ferroviario sulla linea Pistoia-Viareggio e Pistoia-Pisa mediante l'elettrificazione della linea,

impegna il Governo

a provvedere al finanziamento del progetto stesso e alla ricostruzione di tutte le opere distrutte o danneggiate dalla guerra ».

L'onorevole Zamponi ha facoltà di svolgerlo.

ZAMPONI. L'ordine del giorno vuole richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulle condizioni di estrema precarietà in cui si svolge il traffico ferroviario sulla linea Pistoia-Viareggio e Pistoia-Pisa. Questo tratto di linea si trova ancora nelle stesse condizioni di 10 anni fa, cioè quando

cessarono gli eventi bellici. In dieci anni è stato fatto solo il minimo indispensabile perché i treni possano appena circolare.

Non sono state ricostruite o riparate adeguatamente le opere che risultarono danneggiate dalla guerra, e l'armamento della linea è ancora quello di quell'epoca: esso fu ricostruito soltanto con tronconi di rotaia raffazzonati alla meglio e non consente quindi, non dico grandi velocità, ma nemmeno una velocità media compatibile con i mezzi moderni di trasporto. Tale linea non rispecchia quindi né le necessità del servizio viaggiatori, né quelle del servizio merci, il cui sviluppo è per altro in continuo aumento.

Basti pensare che da Pistoia a Viareggio, cioè per percorrere una distanza di 60 chilometri, si impiegano due ore e mezza, mentre con i servizi di autolinee private il tempo occorrente è esattamente la metà.

Il cattivo armamento della linea è la ragione essenziale che non consente di aumentare la velocità dei treni. Ma a questa ragione se ne devono aggiungere altre, e cioè la mancata riparazione delle opere danneggiate o distrutte dalla guerra.

Una di queste opere che ostacola fortemente il traffico (e ciò particolarmente interessa me e i cittadini della mia provincia) è la mancata ricostruzione del viadotto in prossimità della stazione di Pescia. Questo viadotto, lungo 800 metri, si trova nelle stesse condizioni in cui lo aveva ripristinato il genio militare inglese per consentire i trasporti militari.

Purtroppo, malgrado le pressanti premure dell'amministrazione comunale di Pescia, degli onorevoli senatori e deputati che ripetutamente hanno interessato il Ministero, alcun provvedimento è stato preso dall'amministrazione ferroviaria. A suo tempo venne studiato e redatto il progetto di ricostruzione del viadotto, connesso alla elettrificazione della linea ed effettuate anche le pratiche occorrenti per l'esproprio dei terreni.

Il progetto però non è stato mai finanziato. Intanto, il viadotto è staticamente pericoloso e gli 800 metri della sua lunghezza sono percorsi dai treni alla velocità di 10 chilometri orari. Le strutture provvisorie hanno subito l'usura che il tempo non poteva non arrecare ad un impianto precario e realizzato per il servizio di pochi mesi. Ora, proprio in quel tratto, il traffico commerciale è fortissimo perché nella città di Pescia, seconda della provincia di Pistoia, si svolge il mercato dei fiori, che è merce deperibilissima. Pescia costituisce uno dei più importanti mercati

d'Europa. Vi è altresì il commercio degli ulivi per non parlare delle altre numerose industrie che esistono nella zona. Pertanto, dal solo commercio dei fiori e delle piante di ulivo le ferrovie dello Stato traggono un incasso non inferiore ai 100 milioni annui. Il traffico — come dicevo — è fortemente ostacolato dalle condizioni dell'armamento della linea e dal viadotto pericolante, che non consentono velocità così come il commercio dei fiori e degli ulivi richiederebbero. Per questi motivi i commercianti della zona sono costretti a servirsi di altri mezzi di trasporto, con grande danno delle ferrovie dello Stato e con vantaggio delle imprese private di auto-trasporti.

Vi è poi l'altro problema più importante: la mancata elettrificazione della linea, cosa di cui i cittadini della provincia di Pistoia e Lucca non riescono a comprendere le ragioni. Trattasi di ragioni di ordine tecnico o di bilancio? Non ne sappiamo nulla. Sta di fatto che, se non vado errato, due anni or sono tutta la stampa regionale annunciò, a grandi caratteri e facendo osanna al Governo, che ormai l'elettrificazione era decisa. Se ne interessò in maniera particolare il defunto senatore Martini, che aveva preso a cuore la soluzione del problema comprendendone la sua importanza. Da allora non abbiamo saputo più niente.

Io mi rivolgo all'onorevole ministro perché si renda conto che, se anche non si tratta di una linea di primaria importanza, tuttavia essa serve a tre importanti capoluoghi di provincia: Lucca, Pistoia e Pisa, nonché collega Viareggio ed il litorale tirrenico a Firenze. Al centro di questa ferrovia si trova tutta una zona di interesse turistico con a capo la importante stazione termale di Montecatini Terme.

Quindi, per la situazione che io ho esposto, non risultano danneggiati solo i viaggiatori, gli industriali, i commercianti ed il turismo in generale, ma risulta altresì danneggiata l'amministrazione ferroviaria che in tal modo subisce senza dubbio un danno di molti milioni all'anno. È ovvio che si preferiscano i mezzi più celeri e più comodi a quelli che la linea in tali condizioni consente di usare.

Concludendo, richiamo l'attenzione del Governo sulla necessità di compiere questi lavori con la massima urgenza nell'interesse non solo del traffico, del turismo, dei viaggiatori e del commercio della nostra zona, ma nell'interesse stesso delle ferrovie dello Stato.

Io confido che il ministro ed i suoi uffici vogliano tener conto di questa impellente necessità e che non vogliano obbligare il sottoscritto a porre in votazione l'ordine del giorno, consentendo di andare incontro ai desiderata dei cittadini della provincia di Pistoia.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Menotti:

« La Camera,

considerato che la gestione commissariale governativa sul lago Maggiore svolge la propria attività in condizioni di monopolio non soltanto per quanto attiene ai servizi di navigazione sul lago ma anche per i servizi automobilistici rivieraschi in concessione;

ritenuto inoltre che lo sviluppo economico e turistico dell'alto Verbano è strettamente legato alla qualità, quantità e costo delle comunicazioni dell'intera regione,

invita il Governo:

1°) a riesaminare sollecitamente il prezzo delle tariffe passeggeri applicate sia ai servizi lacuali sia ai servizi ausiliari automobilistici;

2°) a rivedere tutta la politica dei trasporti sul lago Maggiore nel senso di favorire il collegamento della sponda piemontese con quella lombarda mediante ponte galleggiante tra Verbania e Laveno anzi che mediante gli attuali battelli-traghetto ».

L'onorevole Menotti ha facoltà di svolgerlo.

MENOTTI. L'ordine del giorno si ricollega a quel brano della relazione scritta allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti che, facendo riferimento alla « navigazione lacuale », afferma che sono meritevoli di rilievo i lusinghieri risultati conseguiti dalla gestione commissariale, come appare dal conseguimento di un utile sul lago Maggiore.

È vero infatti, ed è assai confortevole il ricordarlo, che attraverso la ricostruzione, l'ammodernamento e i nuovi acquisti della flotta lacuale e per mezzo dell'attiva e intelligente opera delle persone preposte alla gestione commissariale della navigazione sul lago Maggiore, il conto dell'esercizio è passato da un passivo di lire 64 milioni circa nel 1948 ad un utile di lire 28.300.000 nel 1953. Nessuno più di me è lieto di constatare e riaffermare questo miglioramento avvenuto nella flotta e nei servizi del lago Maggiore e di rallegrarmi per i raggiunti traguardi economici; ma, nello stesso tempo, nessuno

più di me può sottrarsi al dovere di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo su due particolari questioni che interessano quelle popolazioni e che sono appunto oggetto del proposto ordine del giorno.

La prima di tali questioni si riferisce alla entità delle tariffe applicate sia ai tragitti lacuali sia al servizio automobilistico svolto in connessione con il servizio di navigazione.

L'importanza della questione e il richiesto intervento in termini di riduzione sono determinati dal fatto che in tema di servizi lacuali le tariffe hanno raggiunto una punta massima di lire 30 al chilometro (si pagano infatti lire 120 per il percorso di quattro chilometri da Intra a Laveno) e in tema di servizio automobilistico — che sostituisce il servizio di navigazione per le località site sulla sponda destra del lago — le tariffe sono arrivate a lire 10-11 per chilometro e da tempo si attende invano l'accoglimento delle proposte riduzioni.

È ancora da rilevare che la riduzione di tali tariffe — che devo ritenere essere le più alte di tutta Italia — non soltanto è voluta da ragioni sociali e di giustizia ma è anche consigliata da ragioni politiche.

Questa alta tensione di tariffe agisce infatti in modo del tutto indisponente sull'animo delle popolazioni dell'alto Verbano, perché esse ritengono che il loro isolamento geografico, che si presenta per se stesso con conseguenze assai gravi per il fatto di non poter esse usufruire di altri servizi all'infuori di quelli della navigazione, sembra prestarsi troppo facilmente ad essere utilizzato quale fonte di compensazione per eventuali perdite di esercizio per altri percorsi sul lago.

D'altra parte, questo stato d'animo di parziale incomprendimento per il molto che è stato fatto a favore della navigazione sul lago Maggiore trova poi ulteriore appoggio nel fatto risaputo che il Ministero dei trasporti — attraverso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile — ha espresso parere del tutto negativo circa la costruzione del ponte galleggiante da eseguirsi proprio in quel tratto di lago tra Intra e Laveno sul quale si svolge attualmente il traffico delle due motonavi traghetto per autoveicoli che — secondo il preannuncio dato — dovrebbero essere aumentate a tre, dato il continuo incremento del traffico.

Ora non pare dubbio che, a proposito di questa seconda questione, la proposta del mio ordine del giorno riguardante la costruzione di un ponte galleggiante — già preannunciato sin dal 1933 e destinato nella mente del pro-

gettista Varni e nell'aspettativa delle popolazioni a congiungere la sponda piemontese del lago Maggiore alla sponda lombarda allo scopo evidente di porre in atto un mezzo diretto al radicale e profondo rovesciamento di tutta l'attuale situazione economica e turistica dell'alto e centro Verbano — questa proposta, non può neppure lontanamente apparire condizionata al ristretto ed interessato mantenimento in esercizio di due o tre motonavi traghetto per trasporti di autoveicoli.

E se anche fossero esatti — circostanza però facilmente contestabile — i dati forniti dal Ministero dei trasporti al Ministero dei lavori pubblici a fondamento di un proprio parere negativo, non sembra tuttavia buona politica il continuo insistere su una questione economica e finanziaria come il Ministero dei trasporti ebbe ancora occasione di fare col foglio n. 3563/61 del 15 aprile 1952 mentre di fatto se ne discute in sede tecnica presso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Ecco perchè ritengo di potere e di dover chiedere un mutamento di parere da parte del Ministero dei trasporti nei confronti del richiamato progetto: perchè se l'opera fosse fattibile dal punto di vista tecnico, e d'altra parte fosse disposto il capitale privato a finanziarla, non si vede alcun valido motivo per opporsi a questa intelligente concezione, la cui traduzione nella realtà è ardentemente invocata dalle popolazioni interessate che intravedono in essa un migliorato tenore di vita attraverso le offerte nuove possibilità di lavoro, di produzione e di comunicazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Silvestri, Amiconi, Compagnoni e Graziadei:

« La Camera,

ritenuta la necessità di provvedere sollecitamente alla sistemazione ed al potenziamento della linea ferroviaria Roma-Napoli (via Cassino), la cui accresciuta importanza è chiaramente dimostrata dal notevole aumento del traffico;

considerato il fatto che è causa di intralcio al corso normale e più adeguato dei treni e di frequenti gravi ritardi, il mancato ripristino del doppio binario sul tratto compreso fra le stazioni di Ceprano e di Sparanise, per una lunghezza di circa 80 chilometri;

ritenuto che il ripristino di tale opera, invocato reiteratamente da amministrazioni ed enti della provincia di Frosinone, non impegna ad uno sforzo finanziario notevole, poichè non resta che sistemare il secondo

binario sul tracciato da tempo pronto ad accoglierlo,

invita il Governo

a procedere al più presto, e comunque nel corso del presente esercizio, al ripristino del doppio binario sul tratto sopraindicato della linea Roma-Napoli (via Cassino) ».

L'onorevole Silvestri ha facoltà di svolgerlo.

SILVESTRI. Mi siano consentite poche parole soltanto per illustrare il mio ordine del giorno, che propone all'attenzione del ministro e della Camera un problema la cui mancata soluzione, mentre perpetuerebbe uno stato di grave ed evidente disagio, non potrebbe essere giustificata, diciamo subito, nemmeno da quella ristrettezza di mezzi che spesso si assume che frustri anche le migliori intenzioni.

Già nelle discussioni dell'ottobre scorso, mi feci portatore delle richieste e delle proteste dell'opinione pubblica di alcune nostre province, interessate al migliore andamento dei servizi sulla linea ferroviaria Roma-Napoli (via Cassino). Se oggi pertanto io torno ad occuparmi della questione per richiamare su di essa la sua attenzione, onorevole ministro, e quella della Camera, non è soltanto per il fatto increscioso che il problema non fu risolto, malgrado la benevola considerazione con la quale fu accolto, ma ancora e soprattutto perchè l'aumentato volume dei traffici sulla predetta linea ferroviaria e quindi le maggiori esigenze poste da una rinnovata abitudine ai trasporti per via ferrata, sollecitano più autorevolmente ancora una soluzione quanto più pronta possibile.

Ne fanno fede i voti espressi dai consigli comunali dei capoluoghi delle province attraversate dalla ferrovia e dei comuni collegati dalla stessa, le sollecitazioni che ella stessa, onorevole ministro, ricevette nel corso di una sua recente visita a Cassino, allorché molti intervennero sul tema ed ella ebbe ad assicurare il suo interessamento più vivo e concreto. La stessa camera di commercio di Frosinone approvava recentemente un ordine del giorno in tal senso, ed alcuni parlamentari della regione si facevano interpreti, con interrogazioni, di queste esigenze.

Ma dicevo, all'inizio, che nemmeno considerazioni di ordine economico potrebbero giustificare un rifiuto. Perché? Trattasi, se non erro, di soli 79 chilometri sui quali si richiede il ripristino del doppio binario, per altro efficiente sugli altri 200 chilometri circa della linea. Non vi sono opere d'arte da

eseguire o da riparare, v'è già un tracciato sul quale non resta che da gettare la rotaia, esistono perfino presso la stazione di Roccasecca le traverse e i tratti di rotaia sufficienti o quasi alla bisogna: non si dovrebbe pertanto che procedere alla materiale messa a punto del secondo binario, con una spesa assolutamente insignificante per la sola manodopera occorrente.

Con quali vantaggi? Si dice che sulla linea attualmente transitino treni inferiori nel numero a quelli che in particolari circostanze di forza maggiore un solo binario potrebbe sopportare. Non mi pare che questo possa essere decisivo ai fini della dimostrazione della non necessità, o almeno della non urgenza dell'opera.

Si sa, infatti, fin troppo bene cosa significhi una situazione del genere ed a quali inconvenienti essa dia origine: soste prolungate alle stazioni in attesa delle coincidenze, ritardi frequenti del treno, provocati da ritardi di altri, logoramento di materiali per il peso eccessivo al quale sono sottoposti, tempi notevolissimi per percorsi relativamente brevi.

Tutto ciò giova indubbiamente alla causa degli autotrasportatori, ai quali d'altronde incombe un obbligo relativo di collegamento dei centri abitati con le stazioni ferroviarie, ma non giova certamente alla causa dei trasporti ferroviari da un punto di vista di bilancio.

Ove poi si pensi che è indubbio che, come già è stato per il passato non remoto, la Roma-Napoli (via Cassino) dovrà tornare ad essere la preziosa collaboratrice della sovraccarica Roma-Napoli (via Formia) per i collegamenti più efficienti con la Puglia, non vi può essere chi non avverta che il minimo sacrificio finanziario richiesto dall'opera possa essere affrontato con piena coscienza di fare cosa utile e necessaria.

Un giorno non lontano si dovrà pur pensare all'ammodernamento ed alla elettrificazione della linea per la quale già dei progetti sono stati approntati.

Si pensi per ora al ripristino del secondo binario sui soli 79 chilometri compresi fra le stazioni di Ceprano e di Sparanise, come alla necessaria premessa ad un compito più impegnativo.

Sono queste le considerazioni per le quali chiedo di voler accogliere il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Seguono gli ordini del giorno degli onorevoli Rosini, Gianquinto,

Cavazzini, Cavallari Vincenzo, Bottonelli e Cervellati:

« La Camera,

ritenuta la necessità di un buon servizio di comunicazioni ferroviarie nel Basso Veneto, che potrebbe essere realizzato con la costruzione della cosiddetta « Romea ferroviaria », secondando così le aspirazioni concordemente espresse dalle amministrazioni provinciali di Venezia, Padova, Rovigo, Ferrara, Bologna e Ravenna,

invita il Governo

a predisporre un programma organico per l'allacciamento ferroviario di Chioggia con Padova e per il ripristino e l'attivazione della linea ferroviaria Mestre - Piove di Sacco - Cavazzere - Adria - Ariano Polesine - Codigoro - Portomaggiore - Comacchio »;

degli onorevoli Magno e Pelosi:

« La Camera,

considerata la urgente necessità di far fronte ad una elementare esigenza dei numerosi viaggiatori delle linee ferroviarie Foggia Manfredonia e Foggia-Lucera,

invita il Ministero dei trasporti a provvedere:

1°) alla costruzione di fabbricati per i vari servizi di stazione a Manfredonia città ed a Lucera città;

2°) all'ampliamento dei locali della stazione Siponto, sulla linea Foggia-Manfredonia, creandovi le sale d'aspetto, una sufficiente biglietteria, gabinetti e pensilina »;

dell'onorevole Grezzi:

« La Camera,

visto che le vecchie automotrici « Fiat » in servizio sulla linea Salerno-Taranto fanno servizio di terza classe nel tratto Potenza-Taranto, e servizio di seconda classe nel tratto Potenza-Salerno dove il traffico è molto più intenso;

visto che in conseguenza di tale situazione i cittadini di Potenza sono pressoché impossibilitati a recarsi a Napoli con biglietti di terza classe;

data la eccessiva scomodità di viaggio nelle suddette leggere automotrici, a causa del singolare tracciato della linea,

impegna il Governo

a voler provvedere alla sostituzione delle automotrici di cui sopra con le più moderne « Breda », e, in ogni caso, ad istituire immediatamente il servizio di terza classe sul tratto Potenza-Salerno.

¶ Poiché gli onorevoli proponenti non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerli.

Gli onorevoli Gotelli Angela, Cappa, Bettinetti e Guerrieri Filippo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo a predisporre nel più breve tempo possibile progetti e finanziamento per il raddoppio della linea ferroviaria nel tratto Manarola-Framura (La Spezia).

Pure tenendo conto delle difficoltà e del costo dell'opera, la sua realizzazione è ormai una indilazionabile necessità per le seguenti ragioni:

a) una linea di tale importanza, quale quella che, sola, congiunge a Roma e al Mezzogiorno il Piemonte e la Liguria, e anche la Francia meridionale e la Penisola iberica, non può non risentire gravemente di questi 18 chilometri di binario unico, per di più spesso soggetti a lavori di riparazione, e quindi a rallentamenti;

b) la congestione determinata dal traffico dei treni passeggeri costringe a dirottare per altre vie più lunghe, segnatamente sulla Spezia-Parma (coi suoi 450 metri di dislivello) una enorme quantità di merci, con notevole aggravio per l'amministrazione ferroviaria, che deve naturalmente applicare la tariffa del minimo percorso;

c) merita considerazione e comprensione, anche se interessa solo la zona, il fatto che, per lasciar libera la linea al passaggio dei treni più importanti, il servizio locale di accelerati, nonostante ogni buona volontà dell'amministrazione, non può essere adeguato ai bisogni, e ne patiscono fortissimo disagio le popolazioni dei comuni rivieraschi per le quali, nella mancanza di strade rotabili, il treno è l'unica (le Cinque Terre) o quasi l'unico (Levanto, Bonassola, Deiva, Framura) mezzo di comunicazione ».

L'onorevole Angela Gotelli ha facoltà di svolgerlo.

GOTELLI ANGELA. Mi limiterò a una breve illustrazione del nostro ordine del giorno, che riguarda una grossa questione. Chiediamo che si provveda al raddoppio del binario nel tratto Manarola-Framura (La Spezia), lungo 18 chilometri. Fa parte di una linea di particolare importanza, tra le più importanti d'Italia, la sola che congiunga all'Italia peninsulare e insulare il Piemonte e la Liguria, e anche la Francia meridionale e la penisola iberica.

Questo tratto di binario unico, che tale rimane perfino in una stazione (Vernazza: veramente si chiama « fermata » ma serve comunque un capoluogo di comune) costituisce fastidioso strozzamento: tanto più fastidioso se si tiene presente che per le molte curve i treni non possono sviluppare grande velocità, che la linea, a causa di erosioni e di frane, è frequentemente soggetta ai lavori di riparazioni e, quindi, i treni a rallentamenti e a ritardi, con grande disagio dei passeggeri.

Questo è un aspetto della questione. Ve n'è un altro che tocca più direttamente gli interessi dell'amministrazione ferroviaria: cioè dovendo questa linea, questo unico binario, sostenere il traffico dei molti treni passeggeri, una trentina di coppie nelle 24 ore, accade che, per quanto impegno e abilità ci mettano funzionari e dirigenti e operai, non si può far luogo a tutti i treni merci che pur dovrebbero transitarvi.

Quindi un volume enorme di merci viene dirottato su altra linea, generalmente sulla Spezia-Parma, che ha anch'essa vari tratti di binario unico, che soprattutto ha l'inconveniente di fortissime pendenze, tra le più forti di tutta la rete, arrivando nel tratto Pontremoli-Borgotaro, al valico dell'Appennino, fino a metri 450 sul livello del mare. L'ottobre scorso una sciagura immane fece rabbrivire tutta la nazione: un treno merci, non funzionando i freni proprio in questa ripida discesa, acquistò velocità folle e andò a cozzare contro un altro merci che saliva.

Se non sono male informata, ammonta a varie centinaia di milioni annui il danno che ricade sull'amministrazione ferroviaria, la quale deve pure applicare le tariffe del minimo percorso, per queste deviazioni scomode e costose.

Vi è poi un terzo aspetto della questione, di importanza locale, ma che pur merita la comprensione dei colleghi e l'attenzione del Governo. Dovendo la linea Spezia-Genova soddisfare soprattutto le esigenze del grande traffico e quindi permettere il fitto passaggio dei treni rapidi, direttissimi e diretti, solo con grande sforzo si riesce a intrecciare su questo unico binario il servizio locale degli accelerati, i quali, come numero e come orario, non possono mai rispondere pienamente alle esigenze della popolazione. E si comprende quanto disagio ne consegue a operai, commercianti, studenti, turisti, ecc., se si considera che, mancando in questo tratto strade rotabili, non c'è la ruota a far concorrenza alla rotaia (se mai la barchetta!), e quando il treno manca e

EGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

passa veloce senza fermarsi si rimane confinati tra le rocce e il mare.

Ci rendiamo perfettamente conto che non piccola cosa chiediamo, ma assai costosa e tecnicamente difficile, come son tutte difficili le strade da tracciare nella Liguria orientale, nella rupe che scende sul mare ed è, per di più, spesso insidiata da frane. Ma, riparata la immane devastazione della guerra, eseguiti e impostati grandiosi lavori per rendere più efficiente e moderna tutta la nostra rete ferroviaria italiana, vogliamo sperare che sia giunta ormai l'ora di pensare anche a noi, e auspichiamo che anche questa opera possa essere al più presto realizzata.

PRESIDENTE. L'onorevole Angioy ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

al fine di rendere idonee alle condizioni del traffico le installazioni ferroviarie della Sardegna,

impegna il Governo:

1°) ad attuare nel più breve tempo la costruzione di un doppio binario sulla linea Cagliari-Sassari;

2°) ad attuare entro il più breve termine l'ammodernamento delle ferrovie in concessione ».

Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

L'onorevole Truzzi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la necessità di adeguare sempre meglio il servizio delle ferrovie alle esigenze dei cittadini;

considerata la situazione disagiata delle comunicazioni dirette, tra Mantova e Roma e viceversa,

invita il Governo

a disporre per una carrozza ferroviaria in partenza da Mantova al mattino, da agganciarsi a Bologna ad uno dei direttissimi provenienti da Milano, per Roma e di disporre analogamente da Roma a Mantova ».

Ha facoltà di svolgerlo.

TRUZZI. Lo mantengo ma rinuncio a svolgerlo, signor Presidente. D'altra parte, penso che l'ordine del giorno sia di per sé chiaro.

PRESIDENTE. L'onorevole Micheli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

esaminata la precaria situazione esistente in Umbria in merito ai trasporti ferro-

viari su linee secondarie e di alcuni impianti, allo scopo di poter dare un assetto soddisfacente alle comunicazioni stesse anche nell'interesse della amministrazione ferroviaria,

invita il Governo:

1°) a predisporre lo studio relativo all'ammodernamento degli impianti della ferrovia Spoleto-Norcia in concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie in modo che, ottenendo una attrezzatura adeguata e moderna, si possa rispondere convenientemente alle aumentate esigenze delle popolazioni di tutta la montagna Nursina; e quello relativo al prolungamento della ferrovia stessa sino al centro di Ascoli Piceno, realizzando così quel progetto iniziale che si aveva in animo di attuare al momento della costruzione del primo tratto;

2°) ad esaminare la possibilità di realizzare la elettrificazione della Foligno-Terontola, allacciante due importanti reti nazionali quali la Roma-Orte-Firenze e la Roma-Ancona ed attraversante centri turistici di importanza internazionale quali Perugia ed Assisi;

3°) a provvedere, dopo dieci anni dal termine della guerra, alla ricostruzione del doppio binario sulla Orte-Terni necessario per ottenere uno snellimento del traffico in quel tratto intenso,

4°) a predisporre il finanziamento per il proseguimento dei lavori sulla ferrovia Magione-Tavernelle-Chiusi, per il tratto ancora da costruire da Tavernelle a Chiusi;

5°) a dare immediato inizio ai lavori di ricostruzione del fabbricato della stazione di Ponte San Giovanni nei pressi di Perugia;

6°) a predisporre il potenziamento e l'ammodernamento soprattutto per il materiale rotabile della ferrovia Centrale Umbra specialmente per il tratto Terni-Umbertide ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MICHELI. Il mio ordine del giorno tratta alcuni problemi importanti della regione umbra, problemi che sono stati sollevati in questa Assemblea negli ultimi due anni in occasione della discussione sui bilanci dei trasporti ottenendo generiche assicurazioni da parte del ministro competente, senza però ottenere che a queste seguissero fatti concreti. A me spetta il compito in questa discussione di riportarli all'esame della Camera e del ministro, affinché, se del caso, si proceda alla votazione dell'ordine del giorno nella speranza che alle assicurazioni verbali possano far seguito le risoluzioni concrete di tutti o di una parte dei problemi prospettati.

Il primo punto dell'ordine del giorno riguarda la ferrovia a scartamento ridotto, allacciante Spoleto a Norcia, della quale certamente il ministro avrà sentito parlare e probabilmente si sarà anche occupato personalmente. Su questa ferrovia, che interessa la brava gente della montagna di Norcia e Cascia, pesa ancor oggi, come cappa di piombo, il pericolo di un probabile smantellamento. Essa, pur nelle condizioni attuali, assolve ancora oggi ad un lodevole servizio per le popolazioni della montagna (si tratta di molti paesi situati lungo il percorso della linea e nelle vicinanze) che attraverso la linea stessa vengono allacciati all'importante centro ferroviario di Spoleto dopo aver percorso un itinerario che è tra i più belli, dal punto di vista panoramico, che si ammirino percorrendo l'Umbria.

L'obiettivo finale, che intendevano raggiungere gli ideatori della ferrovia quando iniziarono il primo tronco, era quello di proseguirla sino ad allacciarsi con l'importante centro di Ascoli Piceno, in modo da facilitare le comunicazioni tra l'Umbria e le Marche e incrementare così i rapporti commerciali veramente intensi tra le due zone. Con tale allacciamento si sarebbe indubbiamente data una maggiore efficienza alla ferrovia stessa.

Esisteva in quel tempo anche un altro progetto, e non era soltanto nella mente di coloro che lo idearono perché vennero persino entate delle pratiche al riguardo, onde ottenere il prolungamento della tranvia elettrica congiungente Ferentillo (dove attualmente arriva la linea proveniente da Terni) con Sant'Anatolia di Narco. Si trattava di costruire poco più di dieci chilometri di linea tranviaria per ottenere così l'allacciamento con la ferrovia Spoleto-Norcia facilitando viaggiatori che, provenendo dalla zona della montagna, avrebbero trovato in quel punto di deviazione della ferrovia da Norcia per Spoleto la tranvia che li avrebbe condotti a Terni, dove in gran numero si recano ancora oggi per ragioni di lavoro e di affari.

Tale progetto che è ancora allo studio della società tranvie elettriche di Terni, se verrà realizzato, gioverebbe indubbiamente anche alla ferrovia della quale ci stiamo in questo momento occupando.

Se è vero che la ferrovia Spoleto-Norcia è indispensabile per la gente della montagna che si sente attaccata a tale opera, realizzata anche per la loro grande volontà, è altrettanto vero che il problema del funzionamento della ferrovia va posto immediatamente allo

studio per conseguire, come mèta finale, quella di realizzare l'ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile e ottenere così un miglioramento ed un potenziamento di tutta la ferrovia stessa. È assolutamente impossibile pensare di poter smantellare la Spoleto-Norcia, come qualcuno ha asserito, senza danneggiare enormemente le popolazioni della montagna verso le quali il Governo deve dimostrare, ancor più concretamente di quanto abbia dimostrato sino ad oggi, la buona volontà nell'andare incontro alle loro legittime aspettative che sono in definitiva quelle di un miglioramento delle loro condizioni di vita.

Se molta gente della montagna è costretta ad abbandonare le proprie case e i loro paesi per giungere nelle grandi città in cerca di un onesto lavoro nell'industria o nel commercio, ciò si deve oltre alle modeste possibilità di sfruttamento di quelle terre, anche alla scarsità di strade e alla mancanza di comodi mezzi di trasporto che allaccino i paesi della montagna alle città, dove possano recarsi giornalmente al lavoro con un minimo di comodità e senza lunghe perdite di tempo. Quindi è necessario che il ministro dei trasporti ponga definitivamente allo studio questo importante problema per portarlo rapidamente a soluzione. La società subalpina imprese ferroviarie, che gestisce la ferrovia, ha avanzato domanda fin dal 1953 per ottenere il concorso dello Stato nella riparazione dei danni subiti dalla guerra, a norma della legge n. 410, ed il contributo per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie concesse all'industria privata, in base alla legge del 1952. Noi chiediamo che si venga incontro a queste richieste esprimendo parere favorevole, per dare poi inizio alla sistemazione e sostituzione del materiale rotabile, allo scopo di ottenere un miglioramento per quanto riguarda la velocità dei convogli e la comodità dei viaggiatori. Se si nota che già oggi, coi mezzi attualmente a disposizione (che sono poi quelli che esistevano al momento in cui venne iniziato l'esercizio), si è avuto un aumento notevole nel numero dei viaggiatori negli anni che vanno dal 1948 al 1953, superando anche la quota del 1939, l'anno più felice dell'anteguerra, con tutto il notevole sviluppo che si è avuto della motorizzazione, è certo che, se si attua questo programma di ammodernamento, la ferrovia potrà assolvere ottimamente ai suoi compiti ed ottenere un notevole aumento nel numero dei viaggiatori, in quanto i convogli potrebbero essere in grado di compiere l'intero percorso in luogo

delle attuali 2 ore-2 ore e 30 in un'ora-un'ora e un quarto al massimo.

Da notare, poi, che se oggi si attuasse il deprecato smantellamento di questa ferrovia, lo Stato verrebbe a perdere oltre 5 miliardi, perchè tale è il capitale che essa rappresenta, mentre dalla vendita come rottame delle rotaie e del materiale rotabile, e dei fabbricati, non si potrebbe ricavare che un centinaio di milioni.

E infine vi è un'osservazione da fare per quanto riguarda la nostra ferrovia, e cioè che i mezzi di trasporto motorizzati adempiono soltanto parzialmente al soddisfacimento delle necessità di spostamento della popolazione, essendo le strade di questa zona montana strette, tortuose, piene di curve pericolose, donde l'indice degli incidenti che vi si verificano è veramente elevato, senza notare poi che in alcuni mesi dell'anno a causa delle nevicate si verifica di frequente la impraticabilità delle strade stesse. Per tutte le ragioni che ho avuto l'onore di esporre penso che la sistemazione della Spoleto-Norcia sia veramente indispensabile ed urgente.

In questi giorni il signor ministro avrà ricevuto vari ordini del giorno, petizioni e sollecitazioni da parte di enti, consigli comunali, autorità religiose, partiti, ecc., e tutti chiedono con insistenza il personale intervento del rappresentante del Governo perchè eviti che si compia un grave atto contro la montagna. Si noti che la ferrovia, una volta subita l'opera di miglioramento, riceverà un notevole impulso dal trasporto dei viaggiatori in visita ai centri turistici di Cascia e Norcia.

Per quanto riguarda poi il secondo punto, la elettrificazione della Foligno-Terontola, devo dire che anche per questa ferrovia l'anno scorso il ministro dei trasporti dette delle assicurazioni, nel senso che avrebbe posto allo studio il problema. Noi attendiamo di sapere quale sia stato l'esito di tale studio e ci auguriamo che si passi presto alla realizzazione dell'opera, che recherà un indubbio giovamento alla celerità e comodità delle comunicazioni su questa linea che allaccia due importanti reti nazionali quali la Roma-Orte-Firenze e la Roma-Ancona e che attraversa centri turistici di importanza internazionale come Perugia e Assisi.

Il terzo punto dell'ordine del giorno invita il Governo a provvedere alla ricostruzione del doppio binario sulla Orte-Terni, doppio binario il cui impianto fu reso necessario già prima della guerra dal traffico intenso che si era venuto determinando su quella linea,

soprattutto per l'attività intensa degli stabilimenti industriali di Terni, Narni e Nera Montoro. La ricostruzione di questo doppio binario è ora necessaria perchè il traffico su questa linea è anche più pesante di quello d'anteguerra, grazie anche al fatto che gli stabilimenti industriali in questo periodo hanno aumentato le loro produzioni mentre un nuovo stabilimento è stato costruito nelle vicinanze di Terni, con un raccordo ferroviario sulla Terni-Orte. Oggi esistono praticamente le stesse condizioni di allora: e quindi si rende necessaria la ricostruzione del doppio binario, il che servirebbe anche ad occupare della mano d'opera, alleggerendosi la disoccupazione aggravatasi con la crisi delle acciaierie di Terni.

Un altro punto dello stesso ordine del giorno tratta del prolungamento della ferrovia da Perugia a Chiusi. Finora si è realizzato il tratto Ellera-Tavernelle, con una spesa di un miliardo circa. Tale tronco però serve a poco se non si realizza l'intero tracciato, per cui occorre provvedere al completamento, anche per uscire fuori dalla antieconomicità dell'esercizio.

Richiamo ancora l'attenzione del ministro sull'ammodernamento della centrale umbra, gestita dalla Mediterranea centrale umbra, congiungente Terni a Umbertide e a Sansepolcro. Per questa linea sono già stati spesi centinaia di milioni, ma occorre attrezzarla ed ammodernarla soprattutto nel tratto Terni-Perugia, frequentatissimo da operai che si recano a lavorare nelle acciaierie da Todi, Acquasparta, da Massamartana e da altre località.

L'ultimo punto, infine, riguarda la ricostruzione della stazione ferroviaria di Ponte San Giovanni presso Perugia. Dopo dieci anni esiste ancora una baracca, con i servizi all'interno di essa e con grave disagio, specie d'inverno, sia per il personale che per i viaggiatori costretti a stare in parte all'aperto per la scarsa capienza della baracca stessa.

Possibile che dopo dieci anni non si siano trovati quei pochi milioni occorrenti per la ricostruzione di tale stazione?

Io penso che questi punti del mio ordine del giorno possano essere accolti dal ministro: essi non corrispondono che ad una parte delle necessità dell'Umbria. Mi auguro, per le ragioni che ho avuto l'onore di esporre, che in questa occasione si voglia dare una risposta favorevole alle mie richieste riservandomi, se così non fosse, di chiedere alla Camera di voler confortare della sua approvazione il mio ordine del giorno.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sciorilli Borrelli, Spallone e Di Paolantonio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che non può essere ulteriormente differita la ricostruzione della ferrovia Sangritana nel tratto Ortona città-Ortona marina, già prevista in due decreti del 1947 (decreto del Capo provvisorio dello Stato del 26 ottobre 1947, n. 1210, e decreto ministeriale 14 novembre 1947 - Trasporti),

impegna il Governo

a provvedere al più presto all'inizio di detti lavori allo scopo di vitalizzare il commercio e tutta la vita economica dell'importante zona dell'Ortonese ».

L'onorevole Sciorilli Borrelli ha facoltà di svolgerlo.

SCIORILLI BORRELLI. Dell'argomento che forma oggetto del mio ordine del giorno si è già occupata ripetutamente, nella scorsa legislatura, questa Camera, soprattutto ad iniziativa dell'onorevole Paolucci che più volte si interessò al provvedimento che io richiedo. La ferrovia sangritana, che è la principale ferrovia interna dell'Abruzzo, andata totalmente distrutta durante la guerra, è stata ricostruita solo in parte: con l'ordine del giorno si chiede appunto il completamento con la costruzione del tratto tra Ortona città e Ortona mare. Al riguardo esistono già dei precedenti legislativi importanti: infatti, con un decreto legislativo del 1947 fu stabilita la ricostruzione integrale della ferrovia con particolare riferimento al tratto Ortona-Ortona mare, che è fondamentale, perché il porto di Ortona è l'unico punto di approdo esistente nel lungo tratto tra Ancona e Bari. E ha una importanza notevole per il commercio abruzzese, in quanto ben 400 mila quintali di uva regina, il famoso « pergolone », passano attraverso questo porto ed anche una quantità notevole di legumi, di legname, di cereali affluisce in questo tratto di ferrovia, sia per l'importazione che per l'esportazione.

Circa il ripristino di questa ferrovia furono avanzate due eccezioni, che però sono oggi da considerarsi entrambe superate. La prima eccezione era che tale ripristino doveva essere subordinato alla ricostruzione del porto. Ora, non starò a discutere per quale motivo non sia stato realizzato il completamento di quel porto, mancata realizzazione, questa, che ha condotto anche a sventure gravi. Oggi, però, esso è stato ripristinato, sono

state anche ampliate le banchine, è stato costruito lo scalo di alaggio ed anche il molo sud è stato prolungato di oltre 200 metri.

Tale prima eccezione viene dunque meno. L'altra eccezione era rappresentata dalla circostanza di una frana che ostacolava in qualche tratto la ricostruzione stessa. E il sottosegretario di allora, onorevole Mattarella, nel febbraio 1949, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Paolucci, affermava appunto che i lavori del tronco Ortona-Ortona città non potevano essere eseguiti per la presenza di questa frana, che interessava anche la ferrovia sangritana.

Ma ora ciò è superato e nella stessa posizione è stata ricostruita anche la galleria statale e stanno per entrare in servizio anche gli altri tronchi della sangritana, compresa la Crocetta-Archi. Praticamente oggi il porto di Ortona dovrebbe mettere in comunicazione tutta la zona dell'Abruzzo con l'altra parte del Tirreno che sfocia verso Napoli e quindi anche col mercato orientale. Quindi io qui non mi starò a dilungare circa l'urgenza di questo lavoro che è stato promesso da 7 anni, cioè dal 1947; debbo rilevare che oggi non vi sono più ostacoli né di natura tecnica né di natura finanziaria che possano opporsi a questa ricostruzione.

Vorrei dire infine che, oltre alle ragioni di natura economica e commerciale che hanno la loro importanza, c'è anche un aspetto morale derivante da quello che Ortona ha sofferto durante la guerra e che non dovrò certo ricordare qui. Ortona ha perduto un decimo della sua popolazione, avendo avuto 2.500 vittime civili su 27 mila abitanti. Io credo che questo, al di là di tutti gli altri titoli, sia un titolo che dia veramente diritto ad Ortona ad avere questa ricostruzione.

E questo dico anche a nome di tutta la provincia che ho l'onore di rappresentare e che ha subito immani perdite umane e di beni. Noi cogliamo l'occasione per dire che la vita di Ortona è legata anche al commercio con l'oriente e con tutte le nazioni del mondo. Io sono quindi sicuro che l'onorevole ministro vorrà accogliere il mio ordine del giorno, così da dare il doveroso riconoscimento a queste popolazioni di tale loro diritto, riconoscimento che è reso ormai improrogabile. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Sensi:

« La Camera,

in sede di approvazione del bilancio 1954-55 del Ministero dei trasporti;

considerata la grave insufficienza delle linee ferroviarie meridionali e la necessità di urgenti interventi che realizzino prontamente migliori condizioni di esercizio delle ferrovie ed affrettino il potenziamento delle linee del sud, il che costituisce condizione indispensabile per l'effettivo sviluppo ed il reale progresso di quelle regioni,

fa voti ed impegna il Governo:

1°) a provvedere per la trasformazione a scartamento ordinario della anacronistica ferrovia Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, per il rapido sviluppo della regione del Pollino e per più efficienti rapporti tra Calabria e Lucania;

2°) ad affrettare la costruzione della linea Paola-Cosenza (programmata in sostituzione di quella attuale pericolosissima, inefficiente e pur costosa) e la sistemazione della linea Cosenza-Bari per l'adeguato sviluppo dei traffici tra la provincia di Cosenza e le regioni limitrofe, sia nella trasversale Paola-Cosenza-Sibari che nel collegamento diretto tra la Sicilia e le Pughe;

3°) a provvedere per la sistemazione ed il potenziamento della linea jonica Taranto-Reggio Calabria, allo stato assolutamente insufficiente ed inadeguata al traffico ed alle necessità di sviluppo delle regioni interessate ».

L'onorevole Sensi ha facoltà di svolgerlo.

SENSI. Le conclusioni del mio ordine del giorno trovano sufficiente giustificazione nei cenni della premessa; e d'altronde l'importante tema delle ferrovie meridionali è stato già diffusamente trattato da vari oratori e dai diversi settori della Camera, con rilievo e decisione.

Si può arrivare senz'altro alla conclusione che la soluzione del problema va ormai affrettata e rapidamente conclusa, sollecitando gli studi e le progettazioni in corso, disponendo per l'acceleramento dei tempi tecnici, nonché per un più razionale utilizzo degli stanziamenti disponibili e per gli ulteriori stanziamenti necessari, al fine di avviare decisamente le regioni del sud a quell'avanzamento ed a quel progresso che costituiscono un anelito profondo delle laboriose e feconde popolazioni interessate.

Il problema si trascina da decenni e il ritardo impedisce il sicuro progresso delle regioni del sud, le quali hanno assoluto bisogno di più efficienti e moderne comunicazioni ferroviarie e di migliori e meno arretrate condizioni di esercizio, anche al fine di rendere efficiente il programma di incremento

delle regioni medesime, in corso di attuazione a mezzo della Cassa per il Mezzogiorno e degli altri enti ivi operanti.

Invero, non può essere tacito che grandi cose e notevoli opere il Governo ha fatto e va facendo nel nostro Mezzogiorno. Basti pensare ai giganteschi lavori in corso per il raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria, che vediamo settimanalmente progredire con buon ritmo, e ai lavori pure in corso per l'esecuzione degli impianti della trazione elettrica, nonché, per ultimo, all'inizio delle opere per la elettrificazione della linea ferroviaria Bari-Foggia, testimonianti in concreto l'illuminata politica per il Mezzogiorno, che è merito del Governo democratico, e costituisce veramente una tappa di grande rilievo nel grandioso quadro del potenziamento della rete ferroviaria meridionale; donde possono essere tratti fondati auspici per la effettiva e completa rinascita del Mezzogiorno, nell'interesse della intera nazione.

Per me, ultimo rappresentante della Calabria, è poi di grande rilievo il fatto che al progresso della regione pugliese contribuirà l'energia degli impianti idroelettrici della Sila; energia prodotta in quella Calabria che, se è lieta di vedere impiegate le sue poche fonti di ricchezza ad incremento di regioni consorelle, legittimamente attende però di vederle anche usate per i suoi bisogni e per il suo progresso, che non va oltre ritardato. E non chiede troppo chiedendo ciò.

Invero, accanto alle grandi iniziative e alle superbe opere in corso nel Mezzogiorno, vi sono tuttora diffuse e pesanti zone d'ombra che gravano soprattutto sull'estremo sud, sulla Calabria.

Ho il dovere di sottoporre alla valutazione della Camera e all'attenzione del Governo qualche dettaglio che è riassunto nel mio ordine del giorno.

1°) È chiaro che le comunicazioni interne tra Calabria e Lucania non possono essere abbandonate a quell'anacronistica ferrovia a scartamento ridotto Spezzano Albanese-Castrovillari-Lagonegro, che serve e vale molto poco. Lo sviluppo dell'interessante zona del Pollino e le necessità di più efficienti rapporti nell'interno, tra Calabria e Lucania, ne impongono la trasformazione a scartamento ordinario e la sollecita esecuzione degli studi che l'onorevole ministro ebbe ad assicurarci.

La commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie ha ritenuto necessaria l'anzidetta trasformazione. Onorevole

ministro, ne affretti i tempi, per quanto di sua competenza !

2º) Egualmente si dica della ormai famosa rettifica della linea Paola-Cosenza-Sibari, indispensabile per l'adeguato sviluppo dei traffici, in potenza rilevantissimi, tra la provincia di Cosenza e le regioni limitrofe, nel collegamento diretto tra il Tirreno, lo Jonio e l'Adriatico, tra la Sicilia e le Puglie.

La relazione della commissione per il piano regolatore delle ferrovie, in un lungo paragrafo, al numero 131, sottolinea la povertà delle prestazioni che la linea dà, assolutamente irrilevanti, oltre che evidentemente insufficienti a smaltire il volume del traffico esistente, peraltro in accrescimento per l'intensificato sviluppo agricolo della regione e per i potenziali sviluppi del turismo silano e calabrese, interessante e sicura promessa per quella depressa regione, sol che si migliorino le comunicazioni ferroviarie.

Sono noti peraltro la pericolosità dell'attuale linea (gravi e numerosi sono stati i disastri verificatisi) e l'alto costo di manutenzione oltre alla sua risibile capacità funzionale (basti ricordare che occorrono circa tre ore per compiere un percorso di appena 35 chilometri: 12 chilometri orari; è veramente una rarità!), con una massima possibilità di trazione di sole 100 tonnellate, di cui 35 vengono assorbite dal bagagliaio speciale e solo 65 per viaggiatori e merci. Le opere di arte sono in continuo dissesto, le forme richiedono continui lavori di rilevante mole, i mezzi di trazione sono ormai logori dal lungo uso e rendono sempre più precarie la sicurezza dell'esercizio e quella dei viaggiatori.

La commissione ha proposto la rettifica della linea con caratteristiche a medio traffico da esercitare con trazione elettrica; energia che la stessa regione può fornire, come la fornisce ad altre consorelle, e tale da offrire una prestazione di almeno 300 tonnellate alla velocità oraria di esercizio di 60-70 chilometri.

Ha proposto altresì di rettificare il tratto Mongrassano-San Marco Rogiano, sulla Cosenza-Sibari, per eliminare l'inconveniente del culmine di Collemonco. Si avrà così anche un più diretto e breve collegamento tra Sicilia e Puglie, con un percorso notevolmente più breve da Reggio a Bari e con minore spesa di esercizio.

Intanto gli studi e le progettazioni ritardano: il mio ordine del giorno è inteso appunto al fine di sollecitarli, affinché siano una buona volta conclusi.

3º) Anche la linea ionica Taranto-Reggio Calabria va rapidamente sistemata e potenziata, essendo essa allo stato assolutamente insufficiente ed inadeguata al traffico ed alle necessità di sviluppo delle regioni interessate.

La linea ha grande importanza giacché unisce e collega direttamente il litorale ionico a quello adriatico e quindi al vicino oriente, e cioè collega la Sicilia nonché la Calabria alle zone anzidette, che sono interessantissime.

Dalla sua costruzione ad oggi si è fatto su detta linea poco o nulla, mentre essa, se migliorata, potrebbe sviluppare un traffico quadruplo di quello attuale, determinando un effettivo risveglio di vita in tutto quel litorale e ponendo le condizioni indispensabili per la realizzazione di quell'azione antidepressiva che il Governo intende realizzare in favore del sud, al fine di trasformare e migliorare l'ambiente e potenziarne l'economia. Il che è possibile soltanto migliorando e sviluppando le comunicazioni, fattore essenziale ed indispensabile di progresso.

Occorre sostituire molte travate metalliche con altre più idonee a sopportare carichi di moderne e veloci locomotive; occorre rinnovare l'armamento ed adeguarlo al sempre crescente peso degli assi motori delle moderne macchine, anziché mantenere ancora un armamento da...*decauville*; occorre mantenere efficienti le opere d'arte minori e rifarle con criteri di adeguamento alle attuali esigenze; migliorare e rifare fabbricati decrepiti e cadenti; insomma adeguare anche questa linea a quelle del centro e del nord d'Italia onde trarre le regioni del sud dalla anacronistica ed arretratissima condizione nella quale le loro comunicazioni versano e che certo non migliorano ove ci si arresti a qualche opera saltuaria e frammentaria, come sta accadendo.

È necessario che sulla linea transitino moderni treni veloci affinché essa riacquisti la sua funzione di linea di rapido collegamento fra l'oriente, il versante adriatico, la Calabria e la regione siciliana.

Ed io chiedo all'onorevole ministro appunto di accelerare i tempi per valorizzare e potenziare detta linea, la cui importanza non ha bisogno di essere oltre sottolineata. Il bilancio lo consente giacché rilevo un aumento di stanziamento — sotto il titolo entrate e spese straordinarie — per miglioramento alle linee ed agli impianti, se non erro, da 400 milioni ad 1 miliardo e 200 milioni. Altri fondi possono essere reperiti e stanziati. In proposito confido nel senso di giustizia distributiva

che gli organi competenti vorranno avere, tenendo conto delle maggiori necessità del sud, per le note condizioni d'ambiente.

4^o) Infine mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro di voler intervenire, con la sua autorità, affinché la società concessionaria dia sollecito inizio ai lavori di completamento ed armamento del tronco Camigliatello-San Giovanni in Fiore, costruzione in concessione, la cui ultimazione è stata autorizzata con atto 11 novembre 1953.

Spero si vada avanti speditamente senza ulteriori lentezze. Chiedo, altresì, che sia sollecitato il finanziamento per il contiguo tratto di linea San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro, a completamento della linea silana Cosenza-Crotone, unico porto efficiente della regione, dico: unico porto!

Mi risulta che è stata riconosciuta la pubblica utilità di tale completamento da parte della commissione competente, e che la società concessionaria delle rete calabro-lucana ha presentato da tempo il progetto.

Onorevoli colleghi, solo intervenendo decisamente nel modo su espresso si potranno realmente le premesse indispensabili per creare un ambiente idoneo a sviluppare, con più intensi ed efficienti traffici, nuove forme economiche e ad avviare le regioni anzidette, definite « depresse », a nuova vita, cioè ad uno stadio più elevato di vita economica. Ed occorre una buona volta rendere giustizia anche alle laboriose popolazioni del sud, del nostro luminoso, ma ancora infelice sud!

Ciò detto, non mi resta che concludere con il raccomandare il mio ordine del giorno al Governo, ed in particolare alla comprensione e sensibilità dell'onorevole ministro dei trasporti, la cui esperienza e il cui dinamismo alimentano in me la certezza morale che egli — superando incertezze e ritardi — renderà ancora un servizio prezioso alla nazione, elevando — col migliorare e potenziare le comunicazioni ferroviarie — il tono di vita del sud. E fin d'ora lo ringrazio, a nome e per conto dei miei conterranei, i quali credono ed affidano nel Governo democratico. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Mancini:

« La Camera,

riferendosi all'ordine del giorno votato e approvato durante la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1953-1954 ed ancora non attuato,

impegna il Governo

ad adottare i provvedimenti necessari per la sollecita ultimazione dei lavori da più tempo iniziati e poi sospesi per la costruzione di linee ferroviarie secondarie ed in particolare per l'ultimazione della Camigliatello-San Giovanni in Fiore per la quale sono stati già spesi più di 3 miliardi ».

L'onorevole Mancini ha facoltà di svolgerlo.

MANCINI. Sarò breve anche perchè ho già illustrato il mio ordine del giorno durante la discussione sul bilancio dell'anno precedente. In quella occasione l'ordine del giorno ebbe l'onore di essere approvato dalla Camera, e di finire poi nei cassetti del Ministero dei trasporti. La ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore aspetta così di essere ultimata. Sarò anche breve perchè del problema delle ferrovie secondarie in concessione si sono largamente occupati diversi colleghi intervenuti nella discussione generale, e stamattina in modo particolare il collega Francavilla. D'altra parte il relatore, diligentemente, ha presentato la storia triste delle ferrovie in concessione, dedicando largo spazio al problema che riguarda la ferrovia Napoli-Piedimonte D'Alife, la Circumflegrea, la ferrovia Bari-Barletta ed infine la Camigliatello-San Giovanni in Fiore, che mi interessa in modo particolare.

È una storia lunga e triste questa delle nostre ferrovie meridionali in concessione, una storia di trenta anni di cui non si riesce ancora a scrivere l'ultimo capitolo. Ma è un capitolo della storia della questione meridionale. Nella legislatura passata ministri in carica, sottosegretari, e parlamentari governativi nei periodi elettorali hanno aggiunto nuovi grotteschi capitoli.

Durante la discussione del bilancio dell'anno 1953-54 mostrai alla Camera una fotografia nella quale si vedevano due sottosegretari, quello dei trasporti e quello della difesa, che inauguravano la ferrovia Bari-Barletta. Si trattava di una fotografia scattata all'epoca delle elezioni e che in sei giornali fu anche riprodotta. Credo che l'onorevole Troisi, che è di quella zona, avrà visto quella fotografia e avrà visto scendere da un'automotrice l'onorevole Jannuzzi. Poi le elezioni si sono fatte; è sparita l'automotrice ed è rimasto il problema...

TROISI, *Relatore*. I lavori sono stati continuati.

MANCINI. È assai ottimista il nostro relatore. Anche per questo ho preso la parola; perchè essendo relatore un meridionale, il quale dovrebbe conoscere le cause della nostra

arretratezza e della nostra inciviltà, non si può assolutamente consentire con lui quando dà prova di ottimismo. Da questi banchi parliamo e protestiamo anche in queste scialbe sedute dedicate all'esame dei bilanci perchè vediamo deputati meridionali che non hanno il coraggio e l'energia di ribellarsi contro questo stato di cose che mortifica il Mezzogiorno, tutti i cittadini del Mezzogiorno; e protestiamo con maggior forza constatando che meridionale è il ministro dei trasporti, il quale nei due o tre anni in cui è stato alla direzione del Ministero dei trasporti nulla ha fatto per affrontare i problemi del Mezzogiorno.

DANTE. Ella è ingeneroso...

MANCINI. Anche l'onorevole Dante crede alle fotografie! Ieri ho visto sui giornali un'altra fotografia: dell'onorevole Mattarella e dell'onorevole Campilli che in Puglia mettono una prima pietra per opere che nel 1954 dovevano invece essere ultimate!

Ma l'onorevole Dante dovrebbe conoscere la situazione delle ferrovie siciliane e perciò sapere come proprio in Sicilia non è stato in nessun modo attuato il famoso programma dei 160 miliardi che, durante il bilancio del 1951, è stato presentato in questa Camera dall'onorevole Malvestiti al quale voi in gran parte, deputati democristiani della maggioranza, avete battuto le mani. A che punto siamo con quel programma?

Ritornando alla ferrovia che in modo particolare mi interessa, voglio far rilevare che la Camigliatello-San Giovanni in Fiore è lunga 30 chilometri. È stata iniziata nel 1947; siamo nel 1954 e non si riesce a vedere la fine di questa ferrovia. Sette anni per 30 chilometri! Dobbiamo battere le mani al ministro Mattarella e al governo democristiano! Dobbiamo protestare con energia e invitare a protestare le popolazioni meridionali non perchè si cambi l'attuale ministro ma perchè si cambi principalmente la linea politica seguita dai governi che finora hanno governato in Italia. I lavori della ferrovia sono sospesi da due anni. Da due anni non si fa un metro di strada e non si fa una giornata di lavoro.

E per finire, raccomandando che questa volta finalmente gli impegni presi solennemente davanti alla Camera siano mantenuti. Devo chiedere al candido relatore: non si è meravigliato l'onorevole Troisi di questo strano fatto, e cioè che dall'11 novembre del 1953 sono passati sette mesi e non si riesce a ottenere quel famoso decreto che autorizza la successiva spesa di 500 milioni?

Ci sono i 500 milioni, o non ci sono? Sono stati stanziati sulla carta, o sono stanziati effettivamente? E se sono stati stanziati effettivamente, perchè non sono stati spesi?

Ecco perchè il vostro ottimismo non è assolutamente giustificato, ed è contrario al bene e all'avvenire delle nostre popolazioni. Principalmente per questo noi prendiamo la parola: per richiamare i deputati democristiani meridionali alla responsabilità delle promesse che essi solennemente fanno dinanzi alle popolazioni in certi momenti, promesse che dimenticano quando entrano a Montecitorio per appoggiare una linea politica che è contraria all'interesse delle nostre regioni. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Lozza e Graziadei:

« La Camera,

considerato che gli insegnanti elementari delle scuole statali sono, a tutti gli effetti, impiegati statali — legge 1° giugno 1942, n. 675, in vigore dal 1° ottobre 1942 — e che hanno perciò, una volta messi in quiescenza, tutti i diritti dei pensionati statali;

considerate le benemeritenze della categoria alla quale è affidata l'educazione e la istruzione dell'infanzia;

tenendo conto del dovere di gratitudine che la nazione tutta deve ai maestri elementari,

invita il Governo

a concedere a tutti gli insegnanti elementari statali pensionati il libretto ferroviario (concessione speciale C) ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Pintus:

« La Camera

fa voti perchè il Governo, in considerazione delle necessità urbanistiche di Olbia, spostati in luogo più adatto la stazione ferroviaria per eliminare l'attuale intralcio al traffico cittadino;

fa pure voti perchè venga al più presto sistemato modernamente l'attuale rudimentale aeroporto di Venafiorita ».

L'onorevole Pintus ha facoltà di svolgerlo.

PINTUS. Il fondamento del sistema delle comunicazioni in Sardegna è costituito dalla linea marittima Olbia-Civitavecchia. Nel corso del conflitto e nell'immediato dopoguerra l'isola fece un passo indietro di parecchi decenni allorché fu interrotta tale linea in

un primo tempo e quando, poi, venne servita da vecchie carcasse lente e incivilmente scomode, in confronto alle quali, bisogna riconoscerlo — le attuali accoglienti motonavi rappresentano un grande passo in avanti. Di ciò va data lode al Governo.

Ma, d'altra parte, trattasi di navi adatte al servizio cui sono destinate? Sono del tutto in linea coi progressi della tecnica? Le *Sicilia* hanno una velocità di esercizio di 17 nodi e staziano 5 mila tonnellate. Nessun altro paese europeo — Spagna esclusa — utilizza, su rotte di una certa importanza, navi per passeggeri con velocità così bassa. Se vogliamo fare un triste ma istruttivo paragone con la vicina repubblica francese, dobbiamo constatare che essa ha adibito ai suoi collegamenti con l'Africa del nord navi da 10 mila tonnellate di stazza e con una velocità di 22 nodi. Non credo che il confronto abbia bisogno di commenti.

Dobbiamo essere soddisfatti dei 17 nodi, quando all'estero si costruiscono navi da carico secco da 18 nodi, e in America persino da 19? Dobbiamo esserlo mentre i mezzi moderni per passeggeri non hanno oggi velocità inferiori ai 20, e si toccano ormai i 24 nodi? V'è poi da chiedersi se, almeno, le attuali motonavi siano sufficienti come numero di posti viaggiatori, alle crescenti esigenze.

La risposta è negativa. Il traffico tra la Sardegna e il continente è in continuo, fortissimo aumento. Soltanto qualche anno fa si prevedeva di poter arrivare, nel corso di un decennio, a 300 mila unità. Orbene, questa cifra è stata già superata, poiché nel 1952 la si è oltrepassata di diverse migliaia di unità, e si sono raggiunte, persino, punte di 1.300 unità a traversata, come è avvenuto nell'agosto del 1953.

Ora, se si pensa che le attuali motonavi ospitano in cabina 568 passeggeri e che appena un altro centinaio si possono arrangiare sulle poltrone dei saloni, se ne deduce che, in simili nottate, almeno 600 persone, con il traffico attuale, passano la notte in piedi, senza la possibilità di disporre neppure di una sedia. E la situazione è destinata a peggiorare, dato il rapidissimo accrescersi del numero dei viaggiatori.

Insufficienza di posti per passeggeri, insufficienza delle stive per le merci. E infatti frequente che l'autorimessa ospiti data la loro quantità, le mercanzie, mentre le automobili vengono spostate sul ponte di coperta. A proposito di queste ultime non si può non denunciare l'eccessivo costo del passaggio

marittimo. Al riguardo, vien proprio fatto di ricordare la frase del conte di Cavour al Parlamento subalpino: « La tariffa vigente è siffatta che si paga per spedire coi vapori regi un collo da Genova in Sardegna, quanto si pagherebbe per ispedirli da Genova a Calcutta ».

Quando si spendono sulle 15.000 lire per il passaggio di una automobile da parte di un viaggiatore che ha pagato il suo biglietto mi pare che questa specie di nuova servitù sia intollerabile. E lasciamo pure da parte le esose pretese delle compagnie portuali (è questa una vecchia storia), ma non crede la « Tirrenia » per quanto la concerne, di esagerare pretendendo quanto pretende? Anche qui l'esempio della vicina Francia non è per noi edificante. Sui mezzi navali che viaggiano tra il continente e la Corsica il passaggio delle automobili è gratuito. Così si difende il turismo e si protegge il passeggero dalle pretese delle società di navigazione!

A proposito di turismo si è detto che quelle certe relative magnificenze delle motonavi *Sicilia* fatte di ampi saloni, forse a scapito della cabina, è dovuta all'esigenza di attirare i forestieri. Benissimo: noi concordiamo senza riserva con tale moderna maniera di considerare i problemi. Ma non vi pare che i turisti sarebbero invogliati ad andare in Sardegna dalla più che legittima possibilità di trasporto a prezzo irrisorio, se non proprio gratis, l'auto necessaria a girare per l'Isola? La situazione del traffico viaggiatori sulla linea Olbia-Civitavecchia non è, dunque, delle più rosee, pur dovendosi riconoscere che grandi progressi sono stati fatti in questi ultimi anni. Ma non è lecito fermarsi. La Sardegna è oggi in una fase di risveglio. Le enormi possibilità del suo suolo e del sottosuolo possono rappresentare un fatto nuovo e decisivo per la soluzione di molti problemi nazionali soprattutto per quanto concerne il collocamento della mano d'opera disoccupata.

Occorre, dunque, guardare lontano ed esaminare le esigenze isolate con la più ampia visione. Il numero dei viaggiatori che già cresce con inaspettata rapidità è certamente destinato a salire con progressione geometrica, man mano che aumenterà il progresso sociale e si moltiplicheranno le realizzazioni economiche. D'altra parte, l'attuale consistenza dei mezzi marittimi di trasporto è illusoria se non ridicola. Vi basti, onorevoli colleghi, un paragone. Ammesso — e chi potrebbe dubitarne? — che la linea Olbia-Civitavecchia rappresenta, in un certo

senso, la ferrovia della Sardegna, dato che essa costituisce l'unico affollato mezzo permanente di collegamento con le altre regioni d'Italia svolgendo funzione analoga a quella appunto della ferrovia nelle zone peninsulari del nostro paese, si dovrebbe concludere che alla Sardegna è concesso un solo treno al giorno. Infatti, un normale convoglio ferroviario trasporta, al completo, circa 500 persone, quante cioè dovrebbe portarne la motonave in servizio fra Olbia e Civitavecchia. Non vi sarà, dunque, da meravigliarsi se si chiede che all'attuale treno, se ne aggiunge qualche altro. Fuor di metafora, ecco la mia proposta.

Tra la Danimarca e la penisola Scandinava nel Mare del Nord, cioè in acque più fredde e meno tranquille del Tirreno, effettuano un servizio regolare plurigiornaliero delle navi da 4.000 a 5.500 tonnellate di stazza, che collegano quei porti nelle ore diurne con più partenze. Perché non adottare un sistema simile sulla Olbia-Civitavecchia, con navi da costruire al più presto, dotate di ampi saloni, con sedie a sdraio, bar, ristorante e sale da ritrovo? Esse dovrebbero avere una velocità di crociera di almeno 20-22 nodi in modo da poter effettuare la traversata in cinque ore. Partendo da Olbia e da Civitavecchia, nelle due direzioni, raccoglierebbero i viaggiatori provenienti da ogni parte dell'isola e quelli giunti a Roma con i treni del mattino. Arrivando in porto alle 16, darebbero modo ai viaggiatori di raggiungere in serata le varie località isolate e, rispettivamente, quelle dell'Italia settentrionale. Tali navi, essendo quasi prive di cabine, trasporterebbero normalmente da 1000 a 1200 passeggeri, con una certa riduzione della tariffa a causa del conseguente annullamento delle spese legate al servizio di pernottamento.

Una loro caratteristica dovrebbe essere data dalla costruzione di ampie autorimesse in modo da consentire una tenue tariffa per le automobili, nell'intento di attirare — come si è detto — il traffico turistico o addirittura, ciò che si dovrà pur ottenere, il passaggio gratuito superando anche le forche caudine delle compagnie portuali.

SALA. In queste compagnie ci sono lavoratori e non « forchettoni ».

PINTUS. Non attacco i lavoratori. Se ella fosse informato sul problema delle compagnie portuali, saprebbe che i lavoratori hanno un guadagno non eccessivo mentre è necessario tagliare soprattutto gli utili degli imprenditori. Se non accetta questo punto di vista, ella difende gli imprenditori.

Naturalmente bisognerebbe dotare tali navi anche di stive refrigerate per le merci. L'impostazione dei nuovi mezzi dovrebbe aver luogo con la realizzazione dell'attuale programma cantieristico. Ma, nell'attesa che simile disegno diventi realtà, la presente situazione non può continuare. Per rimediare in qualche modo occorrerebbe assicurare nei periodi di punta una seconda corsa da effettuare di giorno, con mezzi straordinari all'uopo presi in affitto sul mercato marittimo.

All'inconveniente, avanzato dalla « Tirrenia », che nel porto di Olbia non è possibile la contemporanea permanenza sulla banchina di due navi, si può rimediare lasciando l'una nell'ampio golfo mentre l'altra si trova in banchina. Del resto, non si faceva così negli anni scorsi quando fu necessario istituire le corse supplementari?

Risolto così per la parte passeggeri il problema della Olbia-Civitavecchia, rimane quello delle altre linee contemplate nel mio ordine del giorno. Anzitutto la Genova-Porto Torres destinata specialmente alle esigenze commerciali. Poiché la maggior parte dei viaggiatori dovrebbe rimanere legata alla Olbia-Civitavecchia, dato l'innegabile vantaggio del percorso marittimo più breve, la Porto Torres-Genova avrebbe — a mio giudizio — la funzione di provvedere al trasporto rapido di merci, soprattutto di quelle deperibili. La grave deficienza che oggi si riscontra nelle comunicazioni marittime tra la Sardegna ed i porti del medio ed alto Tirreno non consiste nel tonnellaggio delle navi da carico, ma nella qualità di tali navi, cioè nella loro attrezzatura. Necessita, dunque, organizzare una linea celere con stive refrigerate per il trasporto di generi alimentari, che potrebbero trovare facile sbocco sui mercati delle grandi città del nord.

Rimangono le altre linee. Le navi attualmente in servizio sulla Liguria-Toscana-Sardegna-Sicilia sono del tutto inadeguate. Perché non furono sostituite da quelle *Città di Trapani* dopo che queste furono tolte dalla Olbia-Civitavecchia? Esse sono state invece destinate al periplo italico che già era fornito di una linea, senza considerare che chi vuol spostarsi o trasportare merci da Bari a Napoli, a Genova, può più utilmente giovare del treno mentre altrettanto non si potrebbe fare evidentemente per i porti isolani. Inoltre la Cagliari-Civitavecchia dovrebbe essere resa giornaliera, almeno nei mesi estivi, in considerazione del rapido sviluppo economico in atto delle zone site nel sud dell'isola. A Cagliari bisognerebbe dare un collegamento

settimanale con Tunisi, e, per il resto, occorrerebbe ripristinare il periplo marittimo della Sardegna e collegare fra di loro e col continente tutti i porti sardi.

Infine, una particolare attenzione va rivolta alle comunicazioni tra Sardegna e Corsica, che possono creare una situazione di enorme progresso economico per l'estremo nord della Sardegna, dove si stanno creando le condizioni per uno scambio sempre più intenso di turisti con la Francia. A tal fine sarebbe necessario dotare l'attuale linea di collegamento fra le due isole di navi più ricettive e moderne, fornite anche di autorimesse, in modo da consentire al turista di viaggiare con la propria auto. Un contributo verrebbe così dato all'esistenza ed al progresso di quella zona in cui è compresa una spiaggia naturale graziosissima come quella di Santa Teresa Gallura e la città di La Maddalena, che, dalla guerra in poi, sta, per le note ragioni, lentamente morendo, mentre con l'attivazione di scambi turistici si metterebbe in grado, anche per la vicinanza di Caprera, di risorgere a nuova vita.

Una trattazione adeguata meriterebbe la questione delle tariffe merci. Mi limiterò a due sole parole per chiarire, sia pur sommariamente, una situazione che si presenta come paradossale. Si potrebbe credere che la spedizione di una data mercanzia da un punto all'altro del territorio dello Stato italiano, a parità di distanza, sia eguale. Ebbene, no. Questo vale per tutte le regioni all'interno della Sardegna e delle isole minori. Vale, anche, per l'altra grande isola, la Sicilia, che è riuscita per conto suo ad ottenere il soddisfacimento del suo diritto attraverso i *ferry-boat* tra Reggio e Messina. La Sardegna, invece, si trova in una situazione ancora arretrata da questo punto di vista. Per renderci conto della situazione ricorriamo a qualche raffronto tra il costo del trasporto marittimo sulla Olbia-Civitavecchia e sullo stretto di Messina, principale canale di collegamento con la Sardegna il primo, con la Sicilia il secondo.

Prendiamo un tipico prodotto sardo di esportazione, il formaggio. Per trasportare un carro completo di 15 tonnellate di formaggio da Macomer a Pesaro, chilometri 706, è richiesta una spesa di lire 176.940. Perché lo stesso carro copra la identica distanza fra la Sicilia e la penisola, il costo è di lire 71.360. Il commerciante sardo deve spendere dunque lire 105.580 in più di quello siciliano per un solo carro ferroviario di 15 tonnellate, e cioè lire 7.038 in più per ogni tonnellata. Il

fatto è di per sé eloquente, e denota una politica — è proprio il caso di dirlo — dei due pesi e delle due misure. Il passaggio marittimo, se riguarda la Sicilia, ha un prezzo, se riguarda la Sardegna, ne ha un altro. Noi siamo ben lieti che la Sicilia sia riuscita a conquistare questa parità di trattamento con le altre regioni dell'Italia, ma ancor più lieti saremmo se lo stesso trattamento esistesse nei riguardi della Sardegna.

Ciononostante vogliamo aver fiducia che le nostre ragioni siano prese in più attenta considerazione. Noi possiamo non pretendere dal ministro un impegno immediato, ma il problema è posto, e non desisteremo dal parlarne finché non sia risolto. Se lo Stato riesce a trovare tanti miliardi all'anno per colmare il *deficit* delle ferrovie, se trova le somme necessarie per i *ferry-boat* in modo da non aggravare la situazione del commerciante siciliano, si dia da fare e trovi il modo di risolvere lo stesso problema per venire incontro alla Sardegna.

Come arrivare a tale traguardo? Un mezzo radicale potrebbe essere la istituzione del *ferry-boat* proposto nel mio ordine del giorno. Nell'attesa si dovrebbe disporre perché ai trasporti tra la Sardegna e il continente siano applicabili le tariffe e le condizioni in vigore (dalla stazione di partenza a quella di arrivo per l'intera percorrenza) sulle linee dello Stato, in modo che la distanza marittima sia aggiunta a quelle ferroviarie continentali o sarde, formando così, un percorso unico.

In parole povere, il passaggio della merce sul mare dovrebbe costare non più di quanto incide sulla ferrovia. Uno sgravio rilevante si verificherebbe, inoltre, per il commercio, attraverso l'assunzione, da parte dello Stato, delle quote di transito, almeno nei porti di Olbia e di Civitavecchia, in attesa di una eventuale nuova soluzione del problema delle compagnie portali.

Ma la migliore e definitiva sistemazione sarebbe quella del *ferry-boat*. Non è questa la sede di una esauriente trattazione della questione, sulla quale, signor Presidente, dirò poche parole. Senza citare i numerosi esempi europei di navi traghetto su lunghi percorsi, basti considerare che in America esiste una linea di oltre mille chilometri, quella che dall'Avana porta a Nuova Orleans, la quale funziona egregiamente. Circa la spesa valga quanto ho detto prima. Per la Sicilia il *ferry-boat* ha rappresentato il presupposto di un potenziamento quasi subitaneo della sua economia agricola, per la

Sardegna l'inizio di un migliore sfruttamento delle sue risorse è in atto con la riforma agraria e i miglioramenti in corso. Preoccuparsi dei canali attraverso cui la cresciuta produzione dovrà uscire dall'isola è necessario e doveroso.

Due sole parole anche sull'altro mio ordine del giorno che riguarda Olbia, e ho finito. La città è in continua espansione, tanto che la vecchia stazione si trova ormai nel centro dell'abitato con le conseguenze per il traffico interno ed esterno che si possono immaginare. Spostarla in località più periferica, come si sta facendo per il deposito locomotive, è assolutamente indispensabile. Impellente è, inoltre, la sistemazione dell'aeroporto di Venafiorita, nei pressi della stessa Olbia, per sottrarlo agli allagamenti invernali e dotarlo di un minimo di attrezzatura che lo tolga dallo stato primitivo in cui si trova attualmente.

Infine, vorrei pregare il ministro di considerare l'opportunità che, nel corso dei lavori di ammodernamento delle ferrovie in concessione sarde, la Alghero-Sassari, per le ragioni che sono state più volte illustrate, e la Macomer-Nuoro siano portate a scartamento normale e che la Luras-Monti, come ho chiesto altra volta, non sia smantellata.

Onorevoli colleghi, ho rapidamente accennato ai problemi toccati dai miei ordini del giorno, riguardanti aspetti essenziali della economia isolana. La Sardegna, se opportunamente valorizzata, può rappresentare oggi una valvola di sicurezza per la soluzione di molti problemi nazionali, ricca com'è di spazio e di risorse potenziali eppure priva ancora di una organizzazione economica e sociale moderna.

Essa è in fase di sviluppo. Risolvere le necessità dei suoi trasporti e dei suoi traffici significa portare ricchezza e benessere all'intera nazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Caroleo:

« La Camera,

considerato che le ferrovie secondarie della Calabria, in concessione alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, sono assolutamente inadeguate ai bisogni di quelle popolazioni, e, per di più, a causa dello stato d'arretratezza e d'abbandono degli impianti e del materiale rotabile — tali da costituire un serio pericolo per l'incolumità dei viaggiatori;

considerato che nella regione calabrese il problema dei trasporti è quanto mai grave

sia per la carenza di strade che per l'inadeguatezza e la lentezza dei servizi su rotaia,

impegna il Governo:

a) a voler dare al competente Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione opportune disposizioni:

1°) perché consenta che, in deroga alle vigenti norme, le autolinee attualmente in esercizio in Calabria effettuino regolare servizio di trasporto passeggeri in tutte le località situate sui rispettivi percorsi, ancorché servite da ferrovia, vuoi dello Stato, vuoi in concessione all'industria privata;

2°) perché dia corso alle domande di esercizio di autolinee indipendentemente dall'esistenza, sul percorso per cui si è domandata la concessione, di ferrovie o servizi automobilistici in concorrenza;

b) a voler promuovere una inchiesta sullo stato delle ferrovie concesse alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo ed adottare, in caso di accertata inefficienza, le conseguenti provvidenze ».

L'onorevole Caroleo ha facoltà di svolgerlo.

CAROLEO. Sarò breve perché il mio ordine del giorno riguarda il problema del traffico calabro-lucano di cui hanno già parlato altri oratori. Io ho tra le mani una interessante pubblicazione della direzione generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione, dalla quale ho potuto rilevare — e ciò non per fare ancora dell'odiosa polemica tra nord e sud — la differenza fra il numero e la lunghezza dei servizi pubblici esistenti nelle regioni settentrionali d'Italia e quelli esistenti nelle regioni meridionali.

Ecco i dati: alle 653 linee del Piemonte, alle 961 della Lombardia, alle 476 del Veneto, alle 588 dell'Emilia, alle 660 della Toscana, alle 596 del Lazio, corrispondono le 240 linee di servizio pubblico della Calabria. Dico questo perché ho chiesto nel mio ordine del giorno che il Governo riveda un po' i criteri di concessione di esercizio di autolinee; desidero infatti farle rilevare, onorevole sottosegretario, che in molte zone dell'Italia meridionale, e specialmente della Calabria, l'autolinea si rende preferibile alla ferrovia e a qualunque altro servizio, soprattutto alla ferrovia a scartamento ridotto gestita dalla industria privata, necessariamente inadeguata ai bisogni della popolazione.

In particolare, il servizio gestito dalle ferrovie calabro-lucane si trova in uno stato di arretratezza e di abbandono tale da far

veramente rabbrivire! Io infatti ho tratto motivo per la presentazione del mio ordine del giorno da due o tre episodi di cui ho personale notizia ed esperienza. In Calabria, a ben 10 anni dalla fine della guerra, esiste ancora il sistema del trasbordo! C'è, sulla linea Lagonegro-Scalea, un ponte crollato in seguito ad evento bellico, che non è stato ricostruito; ebbene i viaggiatori vengono prelevati con un automezzo da una delle teste di ponte e portati attraverso la valle all'altra, dove trovano un altro treno che li porta fino alla mèta.

A dieci anni dalla fine della guerra, con le sovvenzioni erogate a questa società, e che ammontano a svariate decine di milioni, delle quali lo Stato ha tratto utili ben miseri! Intendo alludere agli utili dello Stato, sotto forma di introiti erariali, dalle sovvenzioni governative alle industrie private che gestiscono ferrovie secondarie. Anche questi dati si trovano nell'interessante pubblicazione del Ministero dei trasporti cui prima facevo cenno.

Da tale pubblicazione ho rilevato che la società per le strade ferrate del Mediterraneo, che ha l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, ha avuto dal Governo, nell'anno 1952, 19 miliardi di lire. Ebbene, lo Stato ha introitato appena un miliardo e 419 milioni. Questa è la proporzione; è evidente che, leggendo i bilanci delle società di questo genere, si trova un certo *deficit*, rilevato anche dai solerti funzionari del Ministero dei trasporti; ma è ovvio che tale *deficit* viene mantenuto con l'esclusivo proposito di conseguire la sovvenzione governativa.

È per questo che si tengono ancora in esercizio, dalle società interessate, le ferrovie secondarie.

Ma l'altro caso di cui desidero riferirle, onorevole sottosegretario, è quello che riguarda un piccolo paese della Calabria: Mormanno. Mormanno è situato sull'appennino calabro-lucano, a 900 metri di altitudine ed ha la stazione delle calabro-lucane a un chilometro e mezzo dall'abitato. Per raggiungerla, bisogna coprire a piedi questo chilometro e mezzo, d'inverno, su un metro di neve. Il servizio che la ferrovia calabro-lucana effettua fra Mormanno e Castrovillari, e di cui devono fare uso i bambini per recarsi a scuola, gli impiegati agli uffici, ecc., viene disimpegnato nel seguente modo: partenza alle 5 del mattino, arrivo a Castrovillari alle 6 o 6,30. Pertanto, gli studenti (parlo di bambini delle scuole elementari, onorevole sottosegretario!) devono alzarsi alle 4,30 del mattino o anche prima, fare un chilometro e

mezzo sulla neve, montare su questo trabiccolo della calabro-lucana, arrivare a Castrovillari alle 6,30, aspettare che si facciano le 8 od 8,30 per l'apertura delle scuole; indi tornare a Mormanno la sera, e coprire a piedi un altro chilometro e mezzo, al buio, fra la neve!

Ebbene: c'è un autobus che effettua il servizio Scalea-Castrovillari, passando per Mormanno verso le 8 del mattino. Ma la legislazione, in materia, è rigorosa: non può essere concesso l'esercizio di un'autolinea là dove esiste in concorrenza una ferrovia o un altro servizio automobilistico. Pertanto, questo autobus, che sarebbe comodo agli scolari, agli impiegati e a tutti coloro che hanno necessità di raggiungere il capoluogo di circondario, si ferma sulla piazza del paese alle 8, consente all'autista di prendere un caffè e fumare una sigaretta, ma riparte senza poter prendere a bordo nessun viaggiatore!

Ho fatto presente al Ministero dei trasporti questa situazione veramente dolorosa, della quale mi duole di parlare in questa Assemblea, trattandosi di così parva materia (ma l'episodio è indicativo): non vi è stato verso di superare questa che purtroppo è una legge in vigore: per fare l'interesse della calabro-lucana, alla quale la legge concede l'esclusività della linea, non si può consentire ai cittadini di Mormanno di salire su quell'autobus! In tempi in cui si parla di traforo del Monte Bianco, in cui le ferrovie dello Stato lanciano da Roma a Milano gli elettrotreni di lusso, in cui si progettano da autorevoli colleghi del mio stesso gruppo camionali e grandi autostrade che devono collegare Milano a Napoli, non si può consentire a pochi bambini di un paesello sperduto sui monti di Calabria di salire su un autobus che potrebbe portarli fino a scuola, prelevandoli dalla piazza del paese in un'ora decente! Ma questo è purtroppo il sistema vigente della nostra legislazione.

È proprio per tutto ciò che fin qui le ho detto, onorevole sottosegretario, che ho proposto che il Ministero dia disposizioni agli ispettorati per la motorizzazione civile di consentire, anche in deroga alla legge, che le autolinee che fanno servizio nei paesi del Mezzogiorno effettuino regolare servizio viaggiatori in tutte le località che trovano sul percorso anche se servite da ferrovie o autolinee in concorrenza.

E non è senza accorata amarezza che parlo di queste cose, onorevole sottosegretario, perché ancora una volta devo constatare che la Calabria si lascia in uno stato di singolare

trascuratezza. Molti deputati hanno parlato della Calabria, della ferrovia calabro-lucana, delle esigenze della regione nel campo dei trasporti. Ma questo le dica, onorevole sottosegretario, in che stato di abbandono e di arretratezza ci troviamo ancora nelle estreme regioni meridionali!

Credo di aver mantenuto l'impegno, signor Presidente, e di poter dire ancora, a proposito di questo problema, qualche parola.

Ho letto, sempre nella pubblicazione del Ministero, una interessante dichiarazione del ministro Mattarella, il quale ha assicurato, esaminandoli, che valuterà con grande attenzione i dati economici e tecnici delle linee a scarso traffico in concessione all'industria privata, ai fini dell'esame della convenienza di una sostituzione di esse con servizi automobilistici. Evidentemente il ministro dei trasporti si è reso conto dell'importanza del problema dei rapporti fra strada e rotaia e si è reso conto particolarmente del fatto che, laddove vi è una linea su rotaia che non risponde alle esigenze delle popolazioni, occorre sostituirla con servizi automobilistici che sono senza dubbio più idonei, specie in zone dell'Italia meridionale, a soddisfare le esigenze di quelle popolazioni. Mi si obietterà a questo punto che l'intensità del traffico di una regione dipende dalla sua potenzialità economica e quindi non essendo la potenzialità economica della Calabria paragonabile a quella della Lombardia, è anche logico che l'intensità del traffico della Calabria debba essere inferiore a quello della Lombardia. Ma a me è facile rispondere ad una eventuale obiezione del genere: che se è vero che l'intensità del traffico dipende dalla potenzialità economica, è anche vero che la potenzialità economica di una regione dipende dall'incremento del traffico. Facilitiamo, perciò, i traffici nelle zone depresse ed avremo anche contribuito a far sì che esse si potenziino economicamente e progrediscano. Comunque, se non il progresso, cerchiamo di assicurare alle genti del sud le condizioni essenziali di vita.

Ho fiducia che il mio ordine del giorno sarà accettato dal Governo e che ad esso non mancherà il consenso della Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole Cuttitta ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la necessità di incrementare al massimo possibile le esportazioni ortofrutticole della Calabria e della Sicilia del nord

Italia e nei mercati europei e di sviluppare il movimento turistico nelle suddette regioni,

invita il Governo

a porre nel programma delle concrete provvidenze per la rinascita del Mezzogiorno un piano decennale per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie che contempli il raddoppio dei binari nei tratti Battipaglia-Reggio Calabria; Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa e la elettrificazione delle suddette linee a doppio binario da realizzare in Sicilia ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CUTTITTA. Questo ordine del giorno ripete ciò che da diverse parti è stato proposto nella passata legislatura, e vuole riportare all'attenzione del Governo e della Camera un grave problema che riguarda i trasporti ferroviari dalla Sicilia e dalla Calabria verso il nord d'Italia e verso l'Europa centrale. Mi riferisco soprattutto all'esportazione dei nostri prodotti ortofrutticoli, esportazione che dipende in gran parte dalla efficienza di questi trasporti. Si tratta di prodotti che facilmente si deteriorano e che è necessario esportare nel migliore stato di conservazione possibile. Non è una questione economica di poco conto. Pensate che nella passata stagione soltanto in Germania abbiamo esportato oltre 500 mila quintali di cavolfiori, tipico prodotto nostro, che vince tutte le concorrenze straniere, anche quelle dell'Olanda e degli altri paesi più vicini alla Germania, perché è un prodotto molto pregiato.

Lo stesso può dirsi di tanti altri prodotti ortofrutticoli. Dalla Sicilia si ha un traffico intensissimo verso il continente di questi nostri prodotti. Annualmente escono oltre 100 mila carri merci carichi di nostri prodotti ortofrutticoli che vanno dagli agrumi ai cavolfiori e ad altri prodotti e sempre con tendenza ad esportare verso il nord, verso l'Olanda e verso la Germania, senza dire che una volta esportavamo anche in Polonia e nei paesi Baltici. È una vera ricchezza questa, onorevole rappresentante del Governo, assente in questo momento, perché l'esportazione dei prodotti ortofrutticoli è una delle più pregiate quanto a rendimento. Sono i prodotti del nostro suolo, benedetto da Dio, che si trova in una posizione geografica felicissima. Sono i prodotti del nostro sole, sono i prodotti dovuti alla fatica dei nostri contadini.

Per produrre pomodori (tanto per fare un esempio) non dobbiamo importare materie prime; e quando esce un carico di pomodori

è altrettanta moneta pregiata che entra in Italia. Abbiamo perciò il dovere di facilitare e di incrementare questa esportazione. Attualmente il traffico è congestionato. Con l'ordine del giorno si chiede la costruzione del doppio binario da Battipaglia fino a Reggio Calabria, che oggi si va costruendo molto lentamente con qualche soccorso che viene dalla Cassa per il Mezzogiorno. Qui bisogna impostare il problema in senso totale e quindi bisogna fare il raddoppio dei binari anche nei tratti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa. A questo bisogna assolutamente arrivarci, perchè oggi assistiamo a un fenomeno veramente penoso: un vagone di arance partito da Paternò arriva a Milano dopo 15 giorni, perchè viene dirottato da tutte le parti. Se facciamo il doppio binario e l'elettrificazione, allora potremo veramente avere sei treni rapidi merci che da Reggio Calabria arrivino nel nord-Europa in 36 ore. E questo significherebbe potenziare la nostra esportazione. Vorrei fare osservare che non si tratta di un problema regionale, ma di un problema di ordine nazionale: perchè l'economia della Sicilia non è economia dell'isola, ma economia della nazione. Se la Sicilia esporta, è tutta valuta pregiata che entra in Italia, è ricchezza nazionale. Quindi si tratta di un problema che va affrontato con una larga visione nazionale.

Nell'ordine del giorno faccio riferimento anche al movimento turistico. Se noi potenziamo queste linee ferroviarie, oltre a facilitare l'esportazione dei prodotti ortofrutticoli, anche il turismo nell'Italia meridionale ritrarrà un giovamento. Gli stranieri che vengono in Italia, arrivati a Napoli, per la maggior parte si fermano lì. Eppure anche in Calabria e in Sicilia vi sono zone turistiche interessantissime sia dal punto di vista archeologico sia per le bellezze naturali. Ma le comunicazioni ferroviarie sono quelle che sono: non sono comode né rapide, come potrebbero essere se vi fosse il doppio binario, con il quale i treni vanno molto più velocemente ed in maggior numero. Anche questo non è un problema locale che riguardi la Calabria e la Sicilia, ma è un problema d'ordine nazionale e deve essere affrontato con spirito nazionale.

Mi voglio augurare che il Governo si impegni seriamente a risolvere questi problemi. Del resto non chiediamo miracoli: noi non chiediamo che la spesa, valutata in un centinaio di miliardi, sia fatta in un solo anno. Noi abbiamo chiesto un piano decennale: stanziare annualmente una diecina di miliardi, onorevoli signori del Governo, e, piano

piano, arriveremo anche a Trapani con il doppio binario e con l'elettrificazione. Lo stesso accadrà per l'altro ramo della ferrovia che va fino a Siracusa.

Avremo compiuto così una grandiosa opera di progresso, a vantaggio diretto del meridione, e realizzato un sensibile incremento a favore dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Tognoni e Bigiandi:

« La Camera,

considerato che i passaggi a livello esistenti nella zona urbana della città di Grosseto costituiscono un serio ostacolo allo sviluppo della città e che rendono pericolosa la circolazione degli automezzi e dei cittadini,

invita il Governo

a finanziare i lavori necessari che già sono stati progettati ».

L'onorevole Tognoni ha facoltà di svolgerlo.

TOGNONI. Con questo ordine del giorno ho voluto richiamare l'attenzione del ministro dei trasporti sulla grave situazione esistente nella città di Grosseto dove vi sono ben tre passaggi a livello ed un insufficiente sottopassaggio nella zona urbana. La spesa necessaria per sistemare questi attraversamenti della ferrovia è relativamente modesta. Infatti, dai progetti che già sono stati ultimati, risulta che la spesa occorrente è dell'ordine di 57 milioni.

Malgrado ciò, questi lavori non sono stati ancora eseguiti. È necessario che le opere indicate e progettate siano al più presto realizzate, perchè l'attuale stato di cose rende più lento e difficile lo sviluppo della città di Grosseto verso il mare e perchè crea inconvenienti seri per le migliaia di cittadini che abitano in tutta la zona della città attorno alla ferrovia. Inoltre è da tener presente il fatto che questi attraversamenti rendono anche pericolosa la circolazione, sia degli automezzi sia dei cittadini.

Il problema della sistemazione dei passaggi a livello nel centro urbano è così sentito da tutti i cittadini di Grosseto che i giornali locali, di ogni parte politica, ne hanno più volte parlato, sollecitando gli organi competenti e particolarmente il Ministero dei trasporti ad intervenire per la rapida realizzazione dei lavori necessari.

Il consiglio comunale di Grosseto ha esaminato più volte il problema e in una seduta nominò una commissione consigliare composta dal sottoscritto e dall'onorevole

Monticelli, appartenente al partito della democrazia cristiana, cioè una commissione composta di consiglieri di maggioranza e di minoranza, che si recò presso il Ministero per sollecitare nuovamente, a nome del consiglio comunale di Grosseto e di tutti i cittadini, il finanziamento e la realizzazione di tali lavori.

Malgrado tutto questo, non si parla ancora di eseguire i lavori stessi. Anzi, il ministro, ad una interrogazione che recentemente gli ho rivolto, ha risposto che per il momento non intende realizzare questa opera. Io voglio sperare che il ministro, in questa occasione, vorrà essere più benevolo nei confronti della città di Grosseto che aspetta che queste opere siano realizzate; e voglio augurarmi che vorrà accettare questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Calabrò ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la situazione di inferiorità della Sicilia nel settore delle comunicazioni e delle attrezzature ferroviarie;

impegna il Governo:

1º) a ridurre sensibilmente le tariffe in vigore per il trasporto degli autoveicoli attraverso lo stretto di Messina (lire 2.500 per autovettura a quattro posti, lire 1.000 a tonnellata per autopulman, lire 1.300 a tonnellata per autocarri, oltre il peso della merce caricata), che per la esistenza soffocano l'economia dell'isola e la rinserrano entro i confini regionali;

2º) a dotare la città di Catania, in crescente rigoglioso sviluppo di attività e di traffici, attualmente servita da uno scalo ferroviario inadeguato e indecoroso, di una stazione ferroviaria moderna ed efficiente;

3º) a tracciare la variante Targia-stazione centrale Siracusa e provvedere alla immediata costruzione di essa, per risolvere l'annoso problema che riguarda detta città ».

Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

L'onorevole Agrimi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ricordando le assicurazioni fornite — nella seduta del 27 ottobre 1953 — dall'onorevole ministro per i trasporti, in ordine ai lavori di ampliamento e potenziamento della stazione ferroviaria di Lecce, capolinea delle ferrovie dello Stato e centro di diramazione della intera rete delle strade ferrate del Salento;

constatato che i lavori stessi hanno proceduto finora assai lentamente e si rivelano, nel loro progetto, assolutamente inadeguati e in parte anche disorganici, attese le necessità dei viaggiatori e dei servizi,

invita il ministro

ad esigere dagli uffici competenti la sollecita utilizzazione dei fondi stanziati, determinandone, anche d'intesa con gli organismi locali particolarmente interessati (camera di commercio, ente per il turismo, ecc.), il migliore e più razionale impiego ».

Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Bardanzellu e Angioy:

« La Camera impegna il Governo a ritenere vincolante l'obbligo sancito nell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e di ricorrere ad apposita legge anche nel caso in cui la linea ferroviaria che si vuole sopprimere debba essere sostituita con trasporti automobilistici ».

L'onorevole Bardanzellu ha facoltà di svolgerlo.

BARDANZELLU. Il nostro ordine del giorno ha uno scopo preventivo. In questo senso: esiste una legge, quella del 2 agosto 1952, n. 1221, che nell'articolo 1 prescrive che nessuna linea o tratto di linea ferroviaria possa essere soppresso senza un'apposita legge. In Sardegna noi ci troviamo in una situazione particolare. Il Governo ha pensato con un progetto veramente lodevole, all'ammodernamento delle linee ferroviarie concesse, cioè delle linee secondarie, le quali hanno uno sviluppo di oltre 900 chilometri. Sono esse quindi le vie che legano i diversi centri della Sardegna dando il senso della vita e creando il traffico. Si tratta però di vecchie linee del 1882 che dalla legge dell'ammodernamento attendono di essere rinnovate e aggiornate. Di ciò non posso che rendere omaggio al Governo e al sottosegretario Mannironi che, come sardo, sa con quale gioia in Sardegna si attende l'applicazione di questa legge. Soltanto che nell'applicazione di essa viene contemplata anche la soppressione di alcune linee o tratti di linea. Non si spiegano i sardi come mai, per migliorare le ferrovie, occorra sopprimerle, in tutto o in parte!

Sembra veramente una contraddizione. La soppressione di alcune linee priva alcune regioni dell'unico mezzo di trasporto, dell'unico mezzo di civiltà e di possibilità di trasformazione della regione nel campo dell'industria

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

e del commercio. Noi ci aspettavamo non una soppressione sia pure parziale ma un rafforzamento, un potenziamento e un miglioramento di tutte le linee concesse. Il pericolo che io pavento e che spiega l'ordine del giorno che presento con l'onorevole Angioy, è questo: Per una illazione interpretativa della legge 2 agosto 1952, si vuole affermare che la sostituzione con una linea di trasporti automobilistici di una linea ferroviaria, non significhi soppressione di detta linea. No, la linea ferroviaria ha le sue caratteristiche non confondibili e siccome la legge si riferisce soltanto alle linee ferroviarie, non è consentita a questo punto nessuna diversità di interpretazione. Per cui noi chiediamo che la legge 2 agosto 1952, n. 1221, venga attuata nell'esatta divisione della legge stessa senza ultronee interpretazioni che potrebbero deludere la speranza dei sardi.

L'onorevole Mannironi sa che io ho una pena particolare — che vorrei che fosse da lui condivisa — per quel tratto di linea Luras-Monti, di 37 chilometri di sviluppo in aspra montagna e che è l'unica linea che riallaccia la Gallura alla ferrovia statale della Sardegna. Se si sopprimesse detta linea, essendo quella zona, in parte, priva di strade, non potrebbe essere sostituita con l'automobile e quindi lascerebbe senza mezzi di comunicazione una intera regione che, a parte tutto, è bella e pittoresca, anche se è aspra, e merita l'attenzione e il rispetto del Governo.

Io sono convinto che ella, onorevole sottosegretario, mi aiuterà in questo mio tentativo di difendere, attraverso queste vecchie linee, che vogliamo ammodernate, la nostra antica e cara Sardegna che, dal miglioramento dei traffici, attende la rinascita a nuova vita.

PRESIDENTE. L'onorevole Sammartino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che in certe regioni particolarmente povere, scarse di traffici e di commerci, molte imprese esercenti autolinee denunciano, anche in conseguenza di rigori stagionali, situazioni di bilancio non sopportabili,

invita il Governo

ad esaminare la possibilità di intervenire — nel modo che ritenga più conforme ad equità e giustizia — nelle situazioni di particolare disagio, onde garantire le popolazioni interessate le quali, in certi casi, rischiano di perdere i pubblici servizi di linea ».

Ha facoltà di svolgerlo.

SAMMARTINO. L'ordine del giorno vuol porre all'attenzione del Governo una categoria di lavoratori del traffico in zone particolarmente povere e che circostanze particolari hanno posto in condizioni di disagio estremo, sì da far temere che, ove tale situazione non si corregga, quelle zone — quindi le popolazioni residenti — restino prive di mezzi di comunicazione. Intendo parlare di quelle piccole aziende le quali, esercitando pubblici servizi di linea in zone, per esempio, di alta montagna — quindi, tra popolazioni eminentemente rurali e perciò prive di qualsiasi fonte o ragione di traffico — conducono una esistenza molto stentata.

Il guaio si riversa, purtroppo, su tutto il sistema del movimento delle persone e delle cose e sul personale dipendente dalle aziende stesse: autisti, fattorini, impiegati. E sono proprio questi lavoratori, con i quali io ho occasione di contatto quasi quotidiano, i fedeli relatori di queste situazioni assai delicate e gravi.

Nel Molise — per passare dal generico al particolare — si è avuta, oltre tutto, un'invernata che, senza alcuna esagerazione, ha paralizzato per cinque mesi ogni traffico e, proprio nei giorni in cui ogni pubblico esercizio si ripromette di rinsanguare il proprio bilancio, in virtù dell'eccezionale movimento di viaggiatori e di merci (intendo riferirmi alle festività natalizie e pasquali), proprio in quei giorni sulle nostre montagne abruzzesi e molisane le varie aziende autotrasportatrici sono state ferme nelle stazioni di origine e di arrivo, altre hanno perduto automezzi e materiale connesso, in situazioni di autentica tragedia.

Si pensi ai *pullman* rimasti sepolti sotto la neve nell'alto Molise e nella zona dell'alto Sangro, per decine di giorni, fino allo sciogliersi della neve e prima di nuove, improvvise tormenti, che hanno fatto registrare pagine di vero eroismo, da molti certamente ignorato, da parte del personale di guida e di controllo, che qui mi è doveroso citare a titolo di onore.

Ebbene, come ho già detto, i giudici più imparziali di situazioni precarie in cui si dibattono certe aziende automobilistiche di zone depresse, sono proprio i dipendenti delle aziende stesse, i quali sono in grado di controllare direttamente il termometro degli affari.

Mi si assicura che il termometro, in certi casi, segna zero, a causa di fattori determinanti, quali appunto la deficienza del traffico, il logorio degli automezzi, lo stato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

di molti chilometri delle nostre rotabili, su cui non è arrivata ancora l'ora della sistemazione generale, i rigori delle nevicate che, per nulla eccezionali, sono cose che da noi vanno inserite in ogni normale previsione.

Sicché si ha, il più delle volte, il seguente stato di cose: disservizio, da tutti lamentato e da ogni parte denunciato, pericolo di vederci isolati dalle grandi vie di comunicazione, minaccia di licenziamenti, o comunque di perdita del lavoro, del personale dipendente, che là è costretto ad una vita di sacrificio con retribuzioni minime.

Ecco perché mi sono permesso di richiamare l'attenzione del ministro dei trasporti sulla situazione di queste aziende, che sono costrette ad operare in zone caratterizzate da povertà di popolazioni e da una geografia la più accidentata che si possa immaginare; zone dunque niente affatto ambite dai calcolatori di professione che sognino guadagni smodati. E qui (argomento connesso alle comunicazioni del Molise) mi sia lecito dare atto, ad onta di quello che è stato anche oggi affermato da altri settori e, poco fa, dall'onorevole Mancini, che l'opera di ricostruzione ferroviaria, per lo meno nella regione che ho l'onore di rappresentare, procede tra la generale soddisfazione delle nostre popolazioni.

Proprio alcuni giorni fa, il 19 maggio, è stata appaltata la continuazione dei lavori sul tratto, in verità assai faticoso, Roccaraso-Carpi one. E noi siamo grati al Governo di essersi ricordato di questa ferrovia, l'unica finora della nostre montagne, la più alta degli Appennini, per la quale i parlamentari della regione, nella passata legislatura, ottennero dal Governo il riconoscimento della necessità, della indispensabilità, quindi della ricostruibilità, superando la preclusione di certi ambienti che l'avevano invece dichiarata « sostituibile con servizi automobilistici ». Oggi non abbiamo più dubbi, soprattutto perché, dal 1952, ottenemmo che questa nostra ferrovia fosse inserita nel programma dei 160 miliardi per la ricostruzione e l'ammmodernamento delle ferrovie del paese. Una parola di riconoscenza dunque al Governo ed in particolare al ministro che proprio di questi giorni, due anni or sono, nella sua veste di sottosegretario di Stato per i trasporti, veniva tra le popolazioni semplici, umili, laboriose, patriottiche della montagna molisana a dare il via a quella ricostruzione che, soltanto tre anni fa, pareva follia sperare. *(Applausi al centro).*

PRESIDENTE. Gli onorevoli De Lauro Matera Anna e Bogoni hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che i provvedimenti legislativi emanati allo scopo di riparare alle faziosità e agli arbitri perpetrati dal fascismo ai danni dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni non hanno, nella loro attuazione, sanato tutti i casi esistenti;

che in particolare esiste tuttora in Italia un numero (fortunatamente non rilevante) di ex ferrovieri i quali, esonerati in seguito alla famigerata circolare Torre, per « scarso rendimento » o per « esuberanza di personale », motivazioni che servivano in molti casi a celare il movente politico, non sono stati ancora reintegrati nei loro diritti, con palese ingiustizia e grave danno materiale e morale,

fa voti

affinché il Governo voglia emanare un provvedimento che contempli la reintegrazione nei loro diritti di tutti gli ex ferrovieri esonerati dal fascismo con motivazione non dimostrabile valida con prove inconfutabili e pertanto arbitraria e faziosa, riportandoli a quelle condizioni cui essi sarebbero pervenuti qualora avessero potuto svolgere la loro carriera ».

La onorevole De Lauro Matera Anna ha facoltà di svolgerlo.

DE LAURO MATERA ANNA. L'ordine del giorno mira a portare nell'attenzione della Camera e del Governo un problema doloroso, che si trascina da molti anni e che per buona parte è rimasto insoluto. Si tratta di un gruppo di uomini, ormai vecchi e stanchi, di ex ferrovieri, i quali furono esonerati dal servizio dal fascismo nel 1923 con motivazioni generiche le quali, tranne alcuni casi, che ancora oggi sono facilmente accertabili, nascondevano solo il movente politico.

Non credo che sia necessario che io ripeta la storia di ciò che è accaduto nelle amministrazioni statali e particolarmente nella amministrazione ferroviaria in quel tempo. È noto come il fascismo odiasse particolarmente la categoria dei ferrovieri, come quella che gli opponeva la più tenace resistenza, e come il fascismo desiderasse piegare questa categoria, vederla prona ai suoi piedi e servile, cosa che in realtà non gli riuscì mai, e questo sia detto ad onore di questa categoria, ad onore dei ferrovieri italiani. Partendo dal concetto della identità tra Stato e regime, anzi dirò di più, dal concetto che lo Stato dovesse essere asservito al regime, il fascismo

si preoccupò di allontanare dalla amministrazione statale tutti coloro che non avevano eccessive simpatie per esso, considerandoli suoi nemici e quindi nemici dello Stato. Ma, non con questa motivazione i ferrovieri antifascisti furono licenziati. La famigerata circolare 28 febbraio 1923 del regio commissario straordinario Edoardo Torre parlò molto chiaro. Essa emanò direttive precise, e di conseguenza i ferrovieri antifascisti furono considerati degli oziosi e licenziati per scarso rendimento, o furono considerati dall'amministrazione come personale esuberante e quindi egualmente licenziati.

Queste furono le due motivazioni generiche attraverso le quali si colpirono questi uomini coraggiosi, negando loro con un decreto fazioso anche il diritto alla pensione, che in alcuni casi si era maturata al compimento del decimo anno di servizio. Caduto il fascismo furono emanati dei provvedimenti riparatori, ma essi si fermarono a quei casi in cui il movente politico risultò palese e dimostrabile, e, benché si ispiravano nella loro origine a principi larghi, in seguito, nell'attuazione pratica furono attuati con criteri sempre più rigidi. Sicché si sono verificati casi veramente assurdi, come questi: di uomini che nel 1944 furono riassunti, lasciando in qualche caso un posticino dove erano riusciti ad entrare per non morire di fame, e dopo un paio di anni furono licenziati di bel nuovo, perché il movente politico non era stato dimostrato.

Noi pensiamo che, ben ricordando ciò che accadde in quegli anni, si debba partire in ogni caso dalla presunzione del movente politico, salvo a dimostrare (il che è sempre possibile attraverso gli atti d'ufficio) l'incapacità e l'insubordinazione. Questo è quanto si chiede con l'ordine del giorno da noi presentato. È doloroso per questi uomini vedere tanti gerarchi e gerarchetti reintegrati in tutti i loro diritti dopo una molto blanda epurazione, avverso la quale essi hanno avuto ogni possibilità di ricorrere, mentre essi, che pur avevano aperto il cuore alla speranza e si erano sentiti sicuri di essere ripresi nella grande famiglia dalla quale furono ingiustamente ed arbitrariamente cacciati, oggi sono ancora fuori, senza essere riusciti nemmeno a liquidare la pensione cui avevano diritto per il numero di anni di servizio che avevano compiuto.

Con questo ordine del giorno chiediamo soltanto un atto di giustizia riparatrice. È noto che, purtroppo, lo Stato democratico italiano ha proceduto finora piuttosto irrego-

lolarmente, a sbalzi, facendo degli indubbi passi avanti, ma anche degli altrettanto indubbi e solleciti passi indietro, quasi timoroso a volte di essere andato troppo oltre, combattuto tra forze retrive e forze progressiste e con governi quasi sempre immobili e, per ciò stesso, reazionari anch'essi, limitando e restringendo nella prassi ciò che pure era scaturito da esigenze democratiche profondamente sentite e rendendo angusto ciò che, per sua natura, doveva invece essere ampio e generoso.

Allora ci si dirà: voi volete che siano reintegrati nei loro diritti tutti coloro che furono licenziati per motivazioni non politiche? Precisiamo: noi diciamo che, ricordando ciò che avvenne in quegli anni, bisogna in tutti i casi presumere — ripeto — che il licenziamento sia avvenuto per ragioni politiche, salvo dimostrazione contraria, che è possibile all'amministrazione ferroviaria produrre. Ciò dico per personale esperienza, perché mi sono occupata di qualche caso che mi si è dimostrato chiaramente non politico; e certo non bisogna assolutamente permettere che un provvedimento di giustizia serva a mascherare e far passare casi che non rientrano tra quelli per cui noi chiediamo tale provvedimento.

Pertanto auspichiamo che il Governo elabori questo provvedimento, confortato in questo anche dalla esistenza di numerose proposte di legge presentate nella passata e nella presente legislatura. Proprio stamane una proposta di legge è stata svolta dall'onorevole Macrelli e presa in considerazione dalla Camera.

Chiediamo che il Governo elabori un siffatto provvedimento studiando tutti gli accorgimenti tecnici necessari per la sua attuazione. L'onere finanziario non sarà eccessivo, se si tien conto che il numero di coloro che beneficeranno del provvedimento non è rilevante e che gli arretrati decorrono dal giorno in cui fu presentata la domanda di riesame, e mai da data anteriore al 1° giugno 1944, quando fu emesso il primo provvedimento riparatore. D'altra parte, considerazioni di spesa non possono fermare lo Stato in un'azione che s'impone, perché i cittadini sentano ed abbiano la dimostrazione che la Repubblica democratica non è solidale con il fascismo, né con quelle forze che si servirono del fascismo, ed è pronta a sanare tutte le piaghe aperte dal fascismo nel corpo della nazione.

Stamane l'onorevole sottosegretario, dopo lo svolgimento della proposta di legge Macrelli,

ha dichiarato che, pur riconoscendone il profondo contenuto morale e sociale, il provvedimento richiesto sarebbe causa di grave turbamento nell'amministrazione dello Stato. Noi crediamo — e siamo certi che i colleghi condividono questa nostra opinione — che se anche un tale turbamento vi sarà, si potrà e dovrà superare e sarà sempre meno grave e pericoloso del turbamento che si produce nelle coscienze quando i cittadini non sentano di poter aver fiducia nello Stato democratico.

Per tali ragioni noi confidiamo nell'accoglimento dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Borsellino ha presentato i seguenti ordini del giorno:

« La Camera,

considerata l'importanza che ha, per lo sviluppo economico della zona occidentale della Sicilia, la trasformazione della linea, a scartamento ridotto, Castelvetro-Porto Empedocle-Licata, in scartamento ordinario,

invita il Governo

a provvedere al finanziamento del progetto stesso e far sì che ci sia una maggiore corrispondenza fra lo sviluppo economico della zona per opere grandiose di trasformazione agraria-industriale e valorizzazione turistica e l'adeguato sviluppo ferroviario ».

« La Camera,

allo scopo di rimuovere lo stato di bisogno in cui versa la numerosa categoria dei pescatori,

invita il Governo:

a predisporre adeguati provvedimenti legislativi atti ad assicurare ai lavoratori addetti alla pesca un adeguato trattamento assicurativo previdenziale, onde evitare che vecchi pescatori, dopo anni di lavoro, si trovino nella più nera miseria;

a coordinare i mercati del pesce, affidando, possibilmente, la gestione alle cooperative dei pescatori;

a potenziare la pesca con adeguati provvedimenti legislativi ».

Ha facoltà di svolgerli.

BORSELLINO. Torno ancora a parlare della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle, così come è avvenuto nelle discussioni sui bilanci precedenti, quasi che i problemi, pur essendo noti, siano sempre nuovi, perché purtroppo non vengono risolti, lasciando nell'animo delle nostre popolazioni l'ansia ed il desiderio che vengano risolti, e

nello stesso tempo un senso di risentimento, quasi che non fossero stati prospettati a sufficienza.

Il problema trattato dal mio ordine del giorno si innesta, pur riguardando una questione locale, nella politica generale dei trasporti. È un problema di carattere generale, perché, affrontandosi la questione locale, si presentano altri problemi di carattere generale da risolvere, come, ad esempio, la trasformazione delle ferrovie da scartamento ridotto a scartamento ordinario.

Sono grato al relatore Troisi per aver ricordato, nella sua pregevole relazione, la ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle-Licata, che è deficitaria solo perché a scartamento ridotto. È necessario che la trasformazione avvenga. Bisogna poi considerare anche l'aspetto economico. Ad esempio, con quali mezzi saranno trasportati i prodotti della zona del Carboi, dove oggi è in corso una grandiosa opera di bonifica agraria in circa 15 mila ettari di terra? Come saranno trasportati questi prodotti in altre zone, quando le strade non sono nemmeno sufficienti al normale traffico di oggi?

È necessario che il Governo ponga la sua attenzione sulla questione, costruendo nuove ferrovie modificando quelle che hanno bisogno di trasformazione.

Si deve provvedere da un lato alla valorizzazione industriale della zona, in quanto la Montecatini non troverebbe a Porto Empedocle nemmeno le ferrovie sufficienti per i trasporti di materiali, e dall'altro bisogna curare la valorizzazione turistica della zona, specie quella che va da Selinunte ad Agrigento, dove non vi sono mezzi di comunicazioni.

È tutto un problema di rinascita. È un problema da risolvere subito per elevare il tenore di vita delle popolazioni. Mi domando: a che servono le inchieste sulla miseria e sulla disoccupazione se non a indirizzare l'opera del Governo verso determinate opere necessarie e indispensabili?

Queste opere vanno eseguite anche per un certo ossequio alla democrazia. Nel passato, sotto il fascismo, furono eseguite opere perché patrocinate dai gerarchi locali. Oggi sono le popolazioni che chiedono l'esecuzione di queste opere. È una questione di giustizia verso le popolazioni interessate, laboriose e buone, che spesso sono state dimenticate.

Raccomando vivamente all'onorevole Mattarella, che conosce meglio degli altri la situazione delle nostre popolazioni, questo ordine del giorno. Si faccia interprete, con il collega

dei lavori pubblici, dei sentimenti delle popolazioni interessate, affinché il problema venga al più presto risolto. (*Applausi al centro*).

Svolgo ora l'ordine del giorno presentato sul bilancio della marina mercantile.

Desidero parlare del problema della pesca, che tanto mi appassiona, come problema umano. Sono 100 mila lavoratori della pesca, i quali vivono in condizioni di estremo bisogno, privi di ogni forma di assistenza e di previdenza. E quando noi vediamo per le spiagge d'Italia questi vecchi che, dopo una vita di lavoro, sono costretti a tendere la mano, siamo presi da un senso di dolore e di ribellione. Trovi il Governo i mezzi necessari a risanare questa ingiustizia. Essi si possono in particolare reperire, mi rivolgo al relatore onorevole Gatto, attraverso la regolamentazione dei mercati ittici, cui si ricorre talvolta per sanare la situazione dei comuni deficitari, ma che meglio servirebbe a risolvere questo problema di giustizia.

Se una recente legge sulle costruzioni navali ha fatto sì che vi sia stato un notevolissimo impulso in questo settore — e ne va data lode al ministro — noi dobbiamo rilevare che il previsto contributo del 30 per cento si è rivelato del tutto insufficiente per far costruire il naviglio da pesca a cooperative di pescatori e a pescatori isolati: molte domande vengono fatte per il contributo, mentre in realtà non vengono eseguite le costruzioni, perché i mezzi dei pescatori non consentono loro di accollarsi l'alta percentuale della spesa.

Mi rivolgo pertanto al ministro della marina mercantile perché con la sua competenza e sensibilità voglia cercare di risolvere i problemi che condizionano l'esistenza ed il rendimento della nostra pesca, e soprattutto il problema della previdenza, per un migliore, più tranquillo avvenire delle nostre popolazioni marinare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cotellessa ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo ad accelerare i lavori di elettrificazione del tratto Pescara-Sulmona da tempo in programma di completamento.

Nell'attesa di tale realizzazione, si rende necessario istituire una coppia di treni leggeri che possano facilitare con notevole vantaggio di tempo il percorso Pescara-Roma, coppia che dovrebbe intercalarsi fra i due rapidi in partenza da Pescara e da Roma con il grave disagio del trasbordo in Sulmona.

Invita altresì il Governo a riprendere prontamente in esame la ricostruzione del tratto Ortona città-Ortona stazione della ferrovia Adriatico-Appennina, essendo ormai in via di completamento la ricostruzione della ferrovia Sangritana da tempo iniziata ».

Ha facoltà di svolgerlo.

COTELLESA. Lo mantengo e rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue l'ordine del giorno Villani e Maglietta:

« La Camera invita il Governo a rendere pubblici i risultati della inchiesta fatta sulla ferrovia secondaria Benevento-Cancello; ed a disporre i provvedimenti opportuni per garantire l'esercizio ed assicurare l'organico del personale ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Barontini, Ducci, Natta, Pessi, Gorreri e Calandrone Pacifico:

« La Camera,

considerate le precarie condizioni in cui si svolge il traffico ferroviario sulla linea La Spezia-Parma, causa la mancanza del doppio binario, e le difficili condizioni in cui si svolge il movimento dei passeggeri a La Spezia,

invita il Governo:

1º) a predisporre i mezzi finanziari per la costruzione del doppio binario La Spezia-Parma;

2º) a portare a termine la costruzione dei sottopassaggi e delle relative pensiline in base alle esigenze del considerevole movimento dei passeggeri che si effettua alla stazione di La Spezia ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Pelosi, De Lauro, Matera, Anna e Magno:

« La Camera,

considerata la grande importanza del nodo ferroviario di Foggia, che lega l'Italia centrale e settentrionale alla Lucania e alla Puglia, aprendo la linea ai traffici con i paesi del sud-est europeo,

invita il Governo

a voler sollecitamente provvedere al ripristino in detta sede dell'officina veicoli e della sezione lavori, accogliendo una esigenza profondamente sentita da tutta la popolazione della città e della provincia di Foggia ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Beltrame, Bettoli, Marangone Vittorio e Gianquinto:

« La Camera,

considerata l'importanza delle linee internazionali che attraversano il Friuli;

considerato che la stazione di Udine è la prima di una certa importanza che si presenti a chi giunga dalla frontiera,

invita il Governo

a provvedere urgentemente alla riparazione dei danni provocati dalla recente guerra ed al ripristino od al rinnovo di impianti e manufatti, ed in particolare;

a) al consolidamento dei piloni del ponte sul Tagliamento sulla Udine-Venezia, ed alla ricostruzione del ponte a doppio binario prima esistente;

b) al consolidamento del ponte di Dogna sulla Udine-Tarvisio;

c) al raddoppiamento del binario sulla Venezia-Trieste, nel tratto a suo tempo asportato dai tedeschi, ripristinandolo come anteguerra;

d) ad eliminare, nella stazione di Udine, le indecorose pensiline, provvisorie in pali di legno e lamiera ondulata, che hanno a suo tempo sostituito la vecchia tettoia, costruendo pensiline più decorose, provvedendo all'impianto di fontanelle di acqua potabile sulle banchine, in modo da assicurarle almeno un minimo di decoro e di praticità.

Considerando, inoltre, l'importanza del traffico estivo in provenienza dall'Austria e diretto a Grado,

invita il Governo

ad eliminare il grave inconveniente, che oggi si verifica, di costringere quei viaggiatori ad attendere tre o quattro ore, per trovare una coincidenza, istituendo servizi di automotrice da Udine a Cervignano in corrispondenza con l'arrivo a Udine dei diretti da Treviso ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

L'onorevole Musolino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

convinta che il tronco delle ferrovie calabro-lucane Cinquefrondi-Mammola, nella provincia di Reggio Calabria non ancora costruito, costituisce, se realizzato, com'è nei voti più volte espressi dalla popolazione interessata, una comunicazione diretta, breve e di

grandissima importanza della zona tirrena con la zona jonica con particolare vantaggio dell'agricoltura di numerose contrade, le quali, tagliate fuori da ogni traffico, sono prive di ogni attivizzazione economica, con grave pregiudizio dell'economia locale;

ritenuto che è anche interesse dello Stato valorizzare zone promettenti di grande sviluppo, attraverso la costruzione del suddetto tronco ferroviario;

ritenuto che la spesa di due miliardi e mezzo, rilevata dalla stessa relazione, da eseguire in diversi esercizi, non è onerosa per l'amministrazione, mentre è altamente produttiva per la regione calabrese e quindi per la nazione,

invita il Governo

ad accogliere il voto espresso da enti, da parlamentari e dalla stessa popolazione coll'assumere impegno nel prossimo esercizio finanziario della spesa occorrente alla costruzione del tronco Cinquefrondi-Mammola, predisponendo il relativo progetto ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MUSOLINO. Questo problema è già oggetto di altri ordini del giorno sia nella precedente legislatura che in questa, senza però alcun risultato positivo. Esso deve essere una buona volta risolto, costituendo una condizione di grande importanza per il benessere e lo sviluppo delle popolazioni residenti tra Gioia Tauro e Gioiosa Marina. Si tratta di riunire due tronchi ferroviari rimasti separati, con una spesa non onerosa, tanto più se ripartiti in diversi esercizi, ma grandemente produttiva. Perciò io chiedo che il Governo faccia di tutto perché quelle popolazioni possano ottenere la soluzione di questo problema da loro tanto auspicata e reclamata.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Endrich:

« La Camera,

ritenuta l'urgente necessità di migliorare le comunicazioni marittime fra la Sardegna e la penisola,

invita il Governo

a provvedere sollecitamente perché:

a) le navi attualmente adibite alla linea Olbia-Civitavecchia siano sostituite con altre di maggior tonnellaggio e si eviti così che i passeggeri debbano prenotarsi molti giorni e talvolta alcune settimane prima della partenza per assicurarsi un posto a bordo;

b) siano riesaminate le tariffe passeggeri e merci della predetta linea, la quale deve es-

sere considerata come una continuazione del percorso ferroviario;

c) sia resa giornaliera la linea Cagliari-Civitavecchia, attualmente bisettimanale;

d) sia istituita una linea giornaliera Porto Torres-Genova;

e) siano migliorate le condizioni dei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres ».

L'onorevole Endrich ha facoltà di svolgerlo.

ENDRICH. È naturale che, data la posizione geografica della Sardegna, il problema dei collegamenti con la penisola e delle comunicazioni marittime in genere abbia per noi sardi una importanza capitale, come quello che investe tutta l'economia isolana. Le statistiche segnano un continuo incremento nel numero dei passeggeri e nella quantità delle merci che vanno e vengono dalla Sardegna. Mi limito ad indicare soltanto alcune cifre riferentisi ai passeggeri della linea Olbia-Civitavecchia: nel 1951 viaggiarono circa 268 mila persone, 308 mila nel 1952, nel 1953 oltre 360 mila e nel 1954 le statistiche continuano a registrare un notevole aumento. La cosa va anche messa in relazione con l'aumento della popolazione. La Sardegna, che nel 1936 aveva un milione di abitanti, ha ora superato quella cifra di oltre 300 mila unità.

Come viaggiano questi passeggeri e queste merci? Sarebbe ingiusto e disonesto negare o anche semplicemente tacere che in questi ultimi tempi si è fatto parecchio per migliorare le comunicazioni tra la Sardegna e la penisola; però siamo ancora molto lontani da quanto è stato fatto per altre regioni d'Italia, che si valgono di mezzi marittimi, pur disponendo di altre comunicazioni: soprattutto siamo lontani dalla risoluzione della situazione. L'onorevole ministro crede che le mie affermazioni siano esagerate? Io mi permetto di consigliargli di andare d'improvviso e possibilmente in incognito nei porti di imbarco o nelle agenzie della Tirrenia, dove si ricevono le prenotazioni per la Olbia-Civitavecchia. Vedrebbe quale ressa e quale lotta per avere un biglietto!

Nei mesi di punta, per esempio in settembre, per avere un posto su una nave bisogna prenotarsi addirittura molte settimane prima. Qualcuno si è lamentato del modo in cui viaggiano i turisti; d'accordo, ma io mi lamento soprattutto per la povera gente che viaggia per necessità e che deve sostare per settimane a Civitavecchia, sulle spese, prima di poter tornare nell'isola.

Tutto ciò evidentemente denota l'insufficiente capienza delle navi adibite al ser-

vizio, le quali, se non sbaglio, stazzano 5.250 tonnellate. Occorrono navi di proporzioni maggiori. Comprendo che vi sono difficoltà di carattere tecnico, per esempio quelle delle dimensioni delle banchine dei porti di attracco: in Sardegna si dice che le navi erano state progettate più lunghe: solo quando erano già in cantiere si pensò che le banchine di Civitavecchia, non consentivano tali dimensioni e le navi furono accorciate. Non possiamo rimanere perennemente in questo stato di soggezione e bisogna o rivedere le dimensioni delle banchine o moltiplicare il numero dei viaggi.

Qualcuno ha parlato della possibilità di adibire alla Olbia-Civitavecchia delle navi traghetto: se sono bene informato, la regione sarda, e per essa l'assessorato ai trasporti, si è assunta l'onere e il compito della progettazione di massima. L'idea può essere anche opportuna; si dice che le navi traghetto potrebbero compiere il percorso in sette ore. Ma, prima che i progetti siano pronti, che si trovi il finanziamento, che le navi traghetto siano costruite (se saranno costruite), che entrino in servizio, ci vorrà del tempo e intanto urge ovviare agli inconvenienti che io le ho segnalato, onorevole ministro. I mezzi per ovviarli sono quelli di cui ho fatto cenno: o trovare navi maggiori da adibire a questo servizio, o moltiplicare il numero delle corse.

Voglio mantenere l'impegno di brevità che ho assunto con l'onorevole Presidente; debbo però soggiungere che bisogna trovare il modo di rivedere le tariffe, che sono veramente una cappa di piombo su tutta la Sardegna e la mettono in condizioni di inferiorità rispetto alle altre regioni. Se si vuole che la Sardegna sia, dal punto di vista economico, allo stesso livello delle altre regioni italiane, bisogna decidersi a considerare, agli effetti tariffari, il tragitto marittimo come una continuazione del percorso ferroviario.

Qui altri ha accennato alla necessità del collegamento diretto tra la Sardegna e il settentrione d'Italia, verso cui si dirige il maggior volume dei traffici. Si è chiesto e chiedo anch'io, senza diffondermi su questo punto, che venga resa giornaliera o almeno trisettimanale la linea Porto Torres-Genova. Un punto su cui non mi pare si sia abbastanza insistito è quest'altro: esiste una linea Cagliari-Civitavecchia; è bisettimanale e molto frequentata; esiste da decenni, da prima della guerra. Bisognerebbe renderla giornaliera; ciò servirebbe ad alleggerire il traffico della parte settentrionale dell'isola, giacché la maggior parte dei viaggiatori e delle merci

che partono o che giungono in Sardegna provengono o sono diretti verso la provincia di Cagliari, in cui vive più della metà della popolazione dell'intera isola.

Bisogna naturalmente attrezzare anche i porti, e comprendo che questa non è materia di sua esclusiva competenza, signor ministro. Ma poiché ad una interrogazione che ebbi l'onore di rivolgerle sui porti della Sardegna ella ha risposto anche a nome del ministro dei lavori pubblici, lasci che le esponga questo problema, con preghiera di segnalarlo anche al suo collega.

I tre porti della Sardegna a cui fanno capo le linee di collegamento con la penisola, Porto Torres, Olbia e Cagliari, hanno bisogno di quasi tutto. Porto Torres ha bisogno di tutto senz'altro; Olbia ha bisogno di opere che consentano l'attracco di almeno due navi. Quanto al porto di Cagliari, esso è uno dei più importanti d'Italia, ha un movimento di merci superiore a un milione di tonnellate all'anno, è lo sbocco commerciale più importante della Sardegna, è un porto provatissimo dai bombardamenti aerei. Molto si è fatto per ricostruirlo, ma moltissimo rimane ancora da fare.

Nella risposta a quella interrogazione di cui ho fatto cenno, ella, onorevole ministro, ha molto obbiettivamente riconosciuto che le mie lagnanze erano fondate, che non ci sono banchine sufficienti, che non ci sono raccordi ferroviari, che non c'è un'attrezzatura adeguata, che non ci sono magazzini. In particolare, circa l'insufficienza delle banchine, ella stessa ha dichiarato di aver avuto notizia dagli uffici da lei dipendenti che avviene tutte le settimane che in media otto navi debbano sostare al largo in attesa che ci sia lo spazio per l'ormeggio e debbano attendere il loro turno, con danno enorme ed evidenterissimo.

Per quanto riguarda l'attrezzatura, nella sua stessa risposta è detto che il porto di Cagliari ha 15 elevatori. Ma, di questi, 9 esistono da ben 25 anni, sono logori e quasi cadenti! Solamente 5 ne sono stati installati nel 1951: 2 di essi hanno una potenza di appena una tonnellata e mezzo, altri 3 hanno una potenza di tre tonnellate e mezzo o poco più. Esiste un solo elevatore della potenza di venti tonnellate, installato nel 1929. Sa ella, onorevole ministro, che qualche volta, per manovrare questo elevatore, il più potente del porto di Cagliari, che è uno dei maggiori porti d'Italia, bisogna tirarlo con una corda? Non esistono elevatori di maggior potenza, e, quando arrivano o partono macchinari (i

cosiddetti « pezzi pesanti ») bisogna smontarli a bordo o sulla banchina, prima di scaricarli o di caricarli, non le dico con quale perdita di tempo, di energia e di denaro!

Per brevità, non mi soffermo sulle condizioni dei raccordi ferroviari.

Nella risposta che ella ha dato alla mia interrogazione si fa presente che, per attuare il piano regolatore del porto di Cagliari, occorre una somma ingente: un miliardo e 600 milioni. È certamente una somma ragguardevole, tuttavia non credo che sia eccessiva quando si pensi che si tratta di sistemare un porto di tanta importanza regionale e nazionale!

D'altronde, se la somma non si può erogare in un solo esercizio, le domando di cominciare con i lavori più urgenti, onorevole ministro. Glieli segnalo in due parole: si tratta di raddoppiare la banchina di ponente; di installare altre gru, fra cui una di 40 tonnellate; di compiere le opere che da tempo sono progettate, finanziate, e per le quali sono stati già acquistati i materiali necessari (e non si comprende perché non siano state ancora iniziate): sono quelle relative al binario interno della calata di via Roma e al binario interno della calata di Sant'Agostino, nonché al collegamento di quest'ultimo binario col parco merci delle ferrovie dello Stato attraverso la zona della « Plaia ».

Onorevole ministro della marina mercantile, quello che occorre è far presto. Il mio ordine del giorno vuol essere un sommesso invito alla sollecitudine. Il Governo deve venire incontro alle zone depresse, deve venire incontro alla Sardegna: ne deve favorire la ripresa economica, ne deve assecondare la volontà di rinascita e l'anelito di vita!

PRESIDENTE. L'onorevole Sala ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la gravissima crisi nel traffico dei porti siciliani,

invita il Governo

ad adottare concrete misure per ridare efficienza alle correnti di traffico e di commercio negli scali portuali siciliani ».

Ha facoltà di svolgerlo.

SALA. Il ministro Mattarella è stato criticato dai diversi settori, specialmente da quelli della democrazia cristiana. Non so se ciò dipenda da una specie di accordo fatto allo scopo di poter esimere il ministro Mattarella e gli altri membri del Governo dall'iniziare lavori o dal completarli in Sicilia, per

poi giustificarsi dicendo: vedete, da tutti i settori mi si attacca, accusandomi di spendere i miliardi solo in Sicilia.

Forse i colleghi della democrazia cristiana o degli altri settori, dando molto peso a quanto scrive *Documenti di vita italiana*, hanno ragione di pensare che per la Sicilia vengono spesi molti miliardi.

La verità è però diversa, e io leggerò un passo di un intervento dell'onorevole Nicastro all'Assemblea regionale in merito a questo argomento.

I *Documenti di vita italiana* parlano di notevoli spese eseguite nei porti siciliani. Vi si trova scritto: « Il porto di Catania è stato migliorato con una spesa di oltre 600 milioni; porti di rifugio per le flottiglie da pesca sono stati costruiti in varie zone e particolare importanza assume fra essi il porto di rifugio di Gela, il più importante della costa meridionale, il cui importo si aggira sui due miliardi ».

Leggo ora quanto ha dichiarato l'onorevole Nicastro all'assemblea regionale: « affermazione che, ironia del caso, non trova riscontro nella stessa realtà delle cifre denunciate, che praticamente si riduce alla sola realizzazione del porto di rifugio di Gela », paese dell'ex ministro dei lavori pubblici, onorevole Aldisio; « ...in materia di sviluppo dell'armamento mercantile in Sicilia non hanno trovato attuazione, così, come per l'armamento peschereccio, le direttive di sviluppo tracciate dalle leggi approvate dalla assemblea regionale, causa la burocrazia centrale, rendono inoperanti le norme che concedono agevolazioni e sgravi fiscali a favore di nuove iniziative armatoriali siciliane ».

Il relatore onorevole Gatto dice che il bilancio della marina mercantile è povero, considerato che è molto giovane, però ci assicura che gli stanziamenti cresceranno. Io me lo auguro, ma mi auguro altresì che non si continui con il sistema paternalistico, in quanto molti miliardi sono stati spesi non per costruire porti di rifugio e pescherecci, ma porti nei paesi dei nostri ex ministri o amici dei nostri ministri. Invece di spendere il denaro in questo modo, lo si spenda per attrezzare meglio i porti esistenti.

L'assessore regionale ai trasporti, che è di parte governativa, fa questa grave dichiarazione in sede di bilancio alla assemblea regionale: « La deficienza dei porti pescherecci e dei porti di rifugio è molto deleteria e grave nella Sicilia. L'importanza che rivestono i porti della Sicilia nell'econo-

mia dell'isola e dell'Italia è un fattore che non può sfuggire a chi ha responsabilità governative e parlamentari.

A questi porti è strettamente legata qualsiasi possibilità di sviluppo commerciale, industriale dell'isola, rivestendo in prevalenza un carattere locale e limitatamente regionale, salvo la funzione del porto di Messina, come porto di allacciamento con la penisola. Il porto principale è quello di Palermo, capolinea tradizionale delle comunicazioni per Napoli e la Sicilia occidentale, sbocco di un retroterra un poco più vasto di quello degli altri porti siciliani. Domandiamo, però, cosa si è fatto per l'apertura che ha questo porto ai venti del nord e di nord-est. I fondali sono sempre poco profondi e devono essere frequentemente dragati. Il movimento delle merci è ormai ridottissimo. Se si parla di importazione, salvo le percentuali di carbone e di grano, per le altre mercanzie, come il ferro, i fosfati, le derrate, il legname, il marmo, ecc., sono scomparse. Per l'esportazione, invece, il quantitativo è la metà del passato. Basta fare riferimento alla crisi non solo degli agrumi, ma anche delle mandorle, dell'acido citrico, piante alimentari, per averne una conferma. Non parliamo del traffico delle linee. Il porto di Palermo ebbe un'importanza per la sua compagnia di navigazione: prima la « Florio » e poi la « Florio-Rubattino ». Il nostro relatore cita appunto che nel 1862 venne creata la compagnia di navigazione « Florio-Rubattino ». Allora si avevano ben quaranta linee nel porto di Palermo: di queste sette erano inglesi, tre francesi, due norvegesi, due germaniche, una olandese, una svedese, una danese, una belga, oltre a quelle degli Stati Uniti e del Giappone.

Se si fa un'analisi della situazione dei porti di Messina, di Catania e di Siracusa, si arriva alle stesse conclusioni. Rimangono solo la linea della « Tirrenia » e qualche altra, che oggi incomincia a vedersi di tanto in tanto a Palermo. Così non variano le condizioni degli altri porti di secondaria importanza, come quelli di Trapani, Milazzo, Licata, Mazzara del Vallo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Marsala, Riposto, Augusta e quelli delle isolette di Pantelleria, di Lampedusa e quella più grande di Lipari.

Abbiamo le statistiche del Banco di Sicilia, il quale non è amministrato dai comunisti, ma da elementi ben accettati alla democrazia cristiana e il cui responsabile credo che sia amministratore della democrazia cristiana della Sicilia. Ebbene, se consultiamo le statistiche dell'esportazione da questi porti, oltre

alle merci già menzionate, dobbiamo estendere la crisi allo zolfo, alla frutta fresca e secca, alle carrube, alle mandorle, alle noccioline, ai pomodori, ai vini, al sale, all'asfalto e all'olio. Da un intervento fatto in sede di bilancio dell'assemblea regionale della Sicilia e dalle statistiche del Banco di Sicilia risulta che — sono parole dell'onorevole Nicastro — « ad una ulteriore contrazione percentuale dei traffici marittimi siciliani rispetto a quelli del complesso dei porti nazionali, contribuiscono la arretratezza strutturale dei porti siciliani e la deficienza dello armamento siciliano. Una modifica dell'attuale situazione di tale fattore si rende quanto mai opportuna, quando si pensi che il traffico di merci, che prima della guerra era del 7 per cento, risulta nel 1° quadrimestre del 1952 di 2,85 per cento dell'intero traffico nazionale, mentre quello passeggeri, che era del 4,4 per cento, è passato al 3,20 per cento ».

La mancata esportazione di ciò che la Sicilia produce è la dimostrazione dei mali che affliggono l'isola e della miseria che si riversa sulle spalle del popolo che lavora. La cosa peggiore è che nessun programma è stato proposto dal Governo per combattere questi mali, sicché non vi è alcuna buona previsione per l'avvenire.

Poco traffico nei porti, poco salario per i portuali; se guardiamo agli organici delle compagnie portuali in Sicilia, essi sono inferiori all'anteguerra.

Ci s'aggiunge la demagogia e la speculazione di certi messeri (mi dispiace che l'onorevole Pintus sia assente) bene individuati, che cercano di fare immettere altri lavoratori nelle compagnie portuali. Questi personaggi, alcuni dei quali fanno parte del Governo, sostenendo che in questo modo cercano di alleviare la disoccupazione, organizzano i disoccupati per farli immettere in queste compagnie portuali. Noi non siamo contrari a che si dia lavoro ai disoccupati. Però, non riducete il salario ai portuali che già lavorano, dando lavoro a questi nuovi occupati. Perciò, è meglio non fare di queste speculazioni, indipendentemente dal fatto che esse erano promesse del periodo elettorale. Se volete aumentare gli organici, fatelo pure, ma non togliete il lavoro ai portuali, come è avvenuto con la «Sci» di Cornigliano a Genova e in Sicilia con la Chimica-Arenella di Palermo, dove non si permette ai portuali di scaricare i vapori, come hanno fatto per il passato.

Perché tutto questo, onorevole Tambroni? In primo luogo perché si manca di un programma, in secondo luogo perché si fa una

politica di discredito con i paesi con i quali la Sicilia aveva dei commerci.

L'onorevole Tambroni, tempo fa, in un discorso, disse che la marina italiana si trovava al terzo posto. Può portarsi al secondo ed anche al primo posto, purché la politica del Governo sia di amicizia con tutti i popoli del mondo, così come accadeva quando la bandiera con l'emblema della Trinacria esportava i suoi prodotti in tutti i porti. Per far questo non bisogna attuare una politica della lesina nei bilanci, bisogna dare possibilità ai porti che hanno prodotti di fare del commercio, affinché non solo si possa commerciare con tutto il mondo, ma si possa contribuire alla pace fra tutti i popoli del mondo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Berlinguer, Lizzadri, Pertini, Faralli, Ducci, Concas, Lombardi Riccardo, Mazzali, Foa, Luzzatto, Dugoni e Guglielminetti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo:

a) ad istituire prontamente una linea celere quotidiana o, almeno nel primo periodo, trisettimanale, fra Porto Torres e Genova, dando così esecuzione alla volontà espressa dal Parlamento con l'ordine del giorno del 26 ottobre 1953, accogliendo le insistenti richieste degli enti economici e amministrativi della Sardegna e dell'Italia settentrionale e i voti delle popolazioni interessate;

b) a rendere al più presto quotidiana o, almeno, in un primo tempo, trisettimanale, una doppia corsa nella linea Olbia-Civitavecchia ed a risolvere il problema del porto interno di Olbia; sempre in osservanza al predetto ordine del giorno 26 ottobre 1953;

c) ad attuare integralmente tutte le altre richieste dello stesso ordine del giorno ».

L'onorevole Berlinguer ha facoltà di svolgerlo.

BERLINGUER. Sul problema che forma oggetto del mio ordine del giorno sono già intervenuti rappresentanti sardi di tutti i gruppi di questa Assemblea; io tenterò quindi di non ripetere quello che essi hanno già detto e di accennare ad alcuni aspetti nuovi.

Ma ho preso la parola anche per sottolineare il particolare significato che ha il mio ordine del giorno, in quanto esso reca anche le firme di numerosi deputati del mio gruppo, non sardi, ma piemontesi, liguri, lombardi, laziali, i quali tutti si son voluti unire a me non soltanto per compiere un gesto di solidarietà, ma perchè considerano il problema delle comunicazioni sarde come vitale anche per le

loro regioni. D'altra parte, ella sa, onorevole ministro, che enti economici e amministrativi di altre regioni italiane hanno espresso i loro voti e hanno fatto pervenire al Governo le loro richieste per le comunicazioni con la Sardegna, identiche alle nostre.

Il collega Polano ha ampiamente sviluppato, ed altri, del resto, con lui, il problema della doppia corsa quotidiana fra Olbia e Civitavecchia. Vi insisto anch'io: Olbia è lo sbocco vitale della Sardegna, lo sbocco più importante delle nostre comunicazioni. Vorrei però sottolineare all'onorevole ministro, per quanto si tratti di un problema che non è di sua specifica competenza, anche la questione del porto interno di Olbia. Durante la guerra ed a causa della guerra è stata costruita una banchina per cinque chilometri verso l'isola bianca; ma la stessa piccola città offre possibilità di attracco per i piroscafi della « Tirrenia ». Perché si deve ancora spostare così lontano il porto? Vorrei che questo problema venisse considerato con grande serietà dal Governo, il quale vorrà tener conto che ad Olbia si è svolto un convegno unitario per la rinascita di quella città, soprattutto per la sistemazione del porto interno e con l'adesione, anche questa volta, di rappresentanti del continente, come per esempio la rappresentanza del consiglio comunale e delle forze del lavoro di Civitavecchia.

Per quanto riguarda la pronta soluzione del problema della linea di comunicazione quotidiana fra Porto Torres e Genova, un collega che mi ha preceduto ha già accennato che il traffico dei passeggeri nella linea, fra Olbia e Civitavecchia, è congestionata. L'aumento della popolazione viaggiante pesa notevolmente su quella linea, dando luogo a intollerabili inconvenienti che neppure la doppia corsa risolverebbe del tutto. La linea Porto Torres-Genova servirà anzitutto a decongestionare in parte questo traffico.

Ma questa linea ha anche un'altra importanza maggiore, a mio avviso: tutta la produzione industriale dell'Italia del nord, per giungere in Sardegna deve fare quasi il periplo dell'isola. Perché non la si fa sbarcare a Porto Torres? E i prodotti ortofrutticoli di carattere deperibile, i prodotti della pesca del nord dell'isola perché non devono essere trasportati con un mezzo celere sui mercati del nord? Una nave da 18 nodi orari, in 12 ore potrebbe giungere da Porto Torres a Genova.

Porto Torres dista da Genova 214 miglia: per le comunicazioni di tutta la Sardegna con l'Italia settentrionale, questa è la via più breve non soltanto per la provincia di Sassari

(il che è ovvio), ma anche per le altre province: da Nuoro a Milano intercorrono 747 chilometri, da Cagliari a Milano 839. È dunque il percorso più breve, meno dispendioso e più rapido.

Mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che anche a Porto Torres vi è stato un convegno per la rinascita. Sui problemi locali della nostra isola molto spesso — e fa piacere dirlo — i sardi sono tutti d'accordo, uomini di tutti i partiti, rappresentanze amministrative e sindacali e spesso anche autorità ecclesiastiche. Al convegno per la rinascita di Porto Torres hanno dato la loro adesione anche i parlamentari socialisti della Liguria, e il senatore Barbareschi di Genova ha illustrato questo problema al Senato in sede di discussione del bilancio; le camere di commercio di Genova, di Torino, di Milano, il consiglio provinciale di Genova, si sono pronunciati nel senso che noi indichiamo. I sardi non sono soli.

Vi è un altro aspetto, signor ministro, che non è stato accennato, sul quale mi soffermerò sempre brevemente ed è quello dell'osservanza, da parte del Governo, della volontà del Parlamento. Io sono firmatario di un ordine del giorno che prospettava tutti i problemi delle nostre comunicazioni marittime, quello della linea di Olbia, quello della linea di Porto Torres, quello delle linee di Cagliari: fu discusso alla Camera nella seduta del 26 ottobre 1953. Il ministro dichiarò, in quella circostanza, di accettare tale ordine del giorno come raccomandazione. Io insistetti perché la Camera si pronunziasse apertamente con un voto e la Camera approvò l'ordine del giorno, impegnando così il Governo ad attuarne le richieste.

Signor ministro, mi permetta qui di porre una questione di carattere generale, vorrei dire di carattere regolamentare, e anche di prestigio della nostra Assemblea.

Insomma, questi ordini del giorno che sorte hanno? Vorrei chiedere al signor Presidente (e mi permetto di chiederglielo per la antica amicizia che ho per lui, non disgiunta dal riguardo dovuto alla sua carica) se questo istituto degli ordini del giorno deve essere soppresso dal nostro regolamento. Perché, in pratica, avviene che gli ordini del giorno sono sempre avviati verso i loculi del Verano, e dal Governo sepolti per sempre. Ciò offende il Parlamento!

Dopo l'approvazione di quell'ordine del giorno, noi rappresentanti sardi abbiamo insistito con molte interrogazioni ed io ho anche presentato delle interpellanze, che svol-

gerò presto. Il ministro ha risposto alle interrogazioni dicendo, in sostanza, che non si poteva tener conto dell'ordine del giorno approvato cioè della volontà del Parlamento e ha opposto fragili obiezioni alle nostre richieste; ad esempio, ha detto che la convenzione con la « Tirrenia » non prevede la linea quotidiana doppia tra Olbia e Civitavecchia. Eppure qualche deroga alle convenzioni si è fatta, e ce ne compiacciamo: per esempio, la linea di Cagliari era prevista come settimanale ed è stata resa bisettimanale; noi chiediamo ancora che essa venga resa trisettimanale e più tardi anche quotidiana. Una deroga comunque vi è stata.

Si è anche obiettato: non si trovano navi sul mercato; non sono reperibili.

Signor ministro, mi permetta di dire che questa ultima giustificazione non rassicura i sardi. Non è vero che non si trovano navi nuove, non è vero che non sia stata costruita alcuna altra nave. La verità è un'altra: che di navi se ne trovano, ma servono per altre linee, che hanno, forse, una maggiore fortuna presso il Governo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Quali sarebbero queste altre linee?

BERLINGUER. Ella dichiara che non si sono costruite nuove navi in Italia, in questo periodo?

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Me le indichi.

BERLINGUER. Glielo farò sapere. Però ella dovrebbe impegnarsi subito, dichiarando che le prime nuove navi saranno destinate alla Sardegna. Il problema per noi si pone in modo diverso da quello di ogni altra regione: una linea per esempio tra Ancona e i porti del mar Ionio o tra Venezia e il Tirreno è importante; per la Sardegna ogni linea è vitale: soltanto per via marittima e aerea la nostra terra è collegata al mondo; deve essere anteposta a tutte le altre regioni per la soluzione di questi suoi problemi.

Ma, onorevole ministro, io non sono mosso da diffidenze aprioristiche verso di lei: amo anzi ricordare come ella abbia concluso l'ultima sua risposta ad una mia interrogazione: « Si terrà conto, ella ha scritto, delle richieste nell'ormai prossimo riordinamento dei servizi marittimi affidati alla Tirrenia ». Ebbene le dò atto di questa sua promessa e di questo suo impegno: conto che lei vorrà adempiervi. Ma ricordi che noi sardi non siamo soli: ormai questi problemi sono stati trasferiti in campo nazionale; non è soltanto la Sardegna che si agita, ma è soprattutto per la Sardegna che vogliamo si realizzino le

promesse governative, particolarmente quelle fatte in questo ultimo periodo per la rinascita dell'isola e sino ad oggi rimaste lettera morta: alla rinascita un vitale contributo può recare la soluzione del problema delle comunicazioni marittime.

Non osservare gli impegni per la rinascita significa non essere leali, non avere sensibilità di giustizia, non avere rispetto per il Parlamento; e significa, signor ministro, anche non fare l'interesse politico del suo Governo e dei partiti governativi. Noi sardi — credo di poter parlare a nome di tutti — siamo pronti a segnalare all'isola le benemeritenze di questo o di qualunque altro governo che venga incontro alla soluzione dei nostri problemi, ma siamo anche pronti a denunciare le inadempienze, le inerzie e le resistenze contro gli interessi vitali della nostra terra.

PRESIDENTE. L'onorevole Boidi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato il grave stato di disagio in cui versano la pesca e le altre attività ad essa connesse;

considerata la necessità di concretare una organica politica della pesca, da attuare con idonei provvedimenti legislativi;

considerato che tali provvedimenti, essendo di competenza di vari dicasteri, potranno risultare efficaci solo se saranno prima attentamente studiati e coordinati,

invita

il ministro della marina mercantile:

1°) a promuovere, in sostituzione dell'esistente Comitato consultivo, la costituzione di un Comitato interministeriale della pesca, con la partecipazione dei rappresentanti del suo dicastero e dei Ministeri dell'agricoltura, delle finanze, del tesoro, dell'industria, del lavoro e del commercio estero, nonché dei rappresentanti qualificati delle categorie produttrici del settore;

2°) ad assegnare al Comitato interministeriale un preciso programma di lavoro per la formulazione di nuove leggi o la modificazione di quelle esistenti, con speciale riferimento all'approntamento ed all'esercizio dei mezzi produttivi, alla distribuzione dei prodotti della pesca freschi e conservati, al regime fiscale cui è sottoposto il settore ed al trattamento di previdenza sociale dei lavoratori;

3°) a far esaminare dal suddetto comitato, con precedenza sugli altri problemi, tutti i provvedimenti idonei ad apportare un

immediato sollievo alle condizioni di estremo disagio in cui lavorano attualmente le imprese e le maestranze ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BOIDI. La relazione dell'onorevole Gatto segnala molto opportunamente che nel settore della pesca è vivamente sentita l'esigenza dell'unificazione dei servizi inerenti alla pesca stessa, che oggi (com'è noto) sono ripartiti tra i Ministeri della marina mercantile e dell'agricoltura.

Nelle riunioni dei produttori della pesca nei vari convegni e persino nel gruppo parlamentare della pesca è stato più volte espresso il voto che si arrivi quanto prima a questa unificazione. L'onorevole relatore ha addirittura auspicato la ricostituzione del commissariato generale della pesca o di un altro ente consimile. Non ci facciamo illusioni. Sappiamo che questo voto, che rappresenta il *maximum* delle aspirazioni dei produttori della pesca, non potrà essere tanto facilmente e rapidamente realizzato e, pertanto, ripieghiamo su un'istanza subordinata, su una soluzione di minore portata, ma che potrebbe ugualmente rispondere alle esigenze di cui si è fatta eco la relazione dell'onorevole Gatto.

Con il nostro ordine del giorno noi esortiamo il ministro della marina mercantile a promuovere la costituzione di un comitato interministeriale della pesca, sotto l'egida dello stesso ministro della marina mercantile, e con la partecipazione dei rappresentanti del suo dicastero, dei Ministeri dell'agricoltura, delle finanze, del tesoro, dell'industria, del lavoro, del commercio con l'estero, nonché dei rappresentanti qualificati delle categorie produttrici del settore della pesca.

I compiti che dovrebbero essere attribuiti a questo comitato interministeriale sono precisati nei numeri 2 e 3 del nostro ordine del giorno. Dovrebbe essere assegnato al comitato un programma di lavoro diretto alla formulazione di nuove leggi o alla modificazione di quelle esistenti, con speciale riferimento all'approntamento ed all'esercizio dei mezzi produttivi, alla distribuzione dei prodotti della pesca freschi e conservati, al regime fiscale cui è sottoposto il settore ed al trattamento di previdenza sociale dei lavoratori.

Poi, dovrebbero farsi esaminare dal suddetto comitato, con precedenza sugli altri problemi, tutti i provvedimenti idonei ad apportare un immediato sollievo alle condizioni di estremo disagio in cui lavorano attualmente le imprese e le maestranze del settore della pesca.

Confidiamo che l'onorevole ministro voglia fare buon viso alla nostra proposta. Egli si è già acquistato tante benemeritenze nel settore della pesca, e credo che vorrà aggiungere anche questa. Abbiamo poi fiducia che la Camera vorrà approvare il nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Capalozza, Maniera, Massola e Bei Ciufoli Adele hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la necessità e l'improrogabilità di un regolamento di pesca nell'Adriatico, impegna il Governo

a trattare su nuove basi una convenzione di pesca italo-jugoslava, nel rispetto delle tradizioni secolari, degli interessi delle nostre popolazioni marinare e degli usi internazionali ».

L'onorevole Capalozza ha facoltà di svolgerlo.

CAPALOZZA. L'argomento di questo ordine del giorno è già stato trattato nel suo intervento in discussione generale dal collega Maniera; sicché io mi limiterò ad alcune rapide annotazioni di diritto internazionale.

Tutti sanno che, pur non esistendo una codificazione obbligatoria *erga omnes* circa i limiti del mare territoriale, già il progetto definitivo di convenzione, che venne studiato ed elaborato dalla Società delle Nazioni, li fissava in tre miglia; e tale progetto specificava altresì che al di là della zona di sovranità gli Stati rivieraschi potessero esercitare dei semplici diritti amministrativi per la polizia doganale, sanitaria e di controllo per la sicurezza delle coste, sino a non oltre dodici miglia. Ed aggiungeva, il progetto, che, per quanto riguarda lo sfruttamento economico dello spazio marino, nessun diritto esclusivo fosse dato di esercitare al di là delle tre miglia.

È evidente, onorevole ministro, che rientra nello sfruttamento economico la pesca, per la quale, anzi, era prevista, inoltre, nello stesso progetto, il rispetto della pratica e delle convenzioni: e ciò, dunque, in deroga alla estensione delle tre miglia e con possibilità, per usi o per accordi, a restringere ancora l'estensione del mare territoriale. Si veda, in proposito, il terzo tomo dell'opera fondamentale del professor Gilbert Gidel, *Le droit international public de la mer*, pubblicato a Parigi nel 1934.

Usi: e gli usi a favore dei pescatori dell'Adriatico sono di data immemorabile e con-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

sentono perfino la pesca di scoglio sulla stessa terraferma delle coste e delle isole dalmate.

Fatto è, onorevole ministro e onorevoli colleghi, che in linea di fatto gli Stati, nella maggior parte almeno, rispettano i limiti delle tre miglia: l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Germania, il Giappone, l'Olanda e tutti gli Stati tipicamente marittimi trattano come alto mare lo spazio oltre le tre miglia.

Né proteste per tale determinazione sono state elevate contro questi paesi: il che sarebbe, invece, avvenuto, se fosse stato contestato che il mare territoriale superasse le tre miglia.

È bensì vero che non pochi Stati hanno evitato ed evitano di prendere formalmente posizione circa il problema delle tre miglia come limite delle acque territoriali (e la Jugoslavia è tra quelli che vogliono giungere alle sei miglia). Ciò lo si deve, peraltro, come osservano gli studiosi — basterà citare il Quadri nel suo *Diritto internazionale pubblico*, che è del 1949 — per lo più alla circostanza che gli Stati hanno riguardo non al mare territoriale vero e proprio, ma a particolari poteri sul mare libero, cioè quei tali poteri a cui accennavo poco fa, basati su esigenze di carattere amministrativo.

L'Italia stessa, nel regolamento di servizio della guardia di finanza, approvato con regio decreto 17 gennaio 1909, n. 125, fissa a dieci chilometri la sfera di vigilanza ai fini della repressione del contrabbando in relazione all'articolo 24 del testo unico del 1896. Ma questo non costituisce e non può costituire deroga alla regola delle tre miglia. Si tratta insomma — è stato avvertito in dottrina — della solita confusione di concetti, che impedisce una soluzione adeguata della questione anche in sede convenzionale.

Debbo, altresì, ricordare che il limite di tre miglia fu fissato nella convenzione italo-turca del 4 gennaio 1932, resa esecutiva col regio decreto 14 aprile 1932, n. 379, convertito nella legge 3 giugno 1932, n. 683 per la delimitazione delle acque territoriali tra Castelrosso e l'Anatolia e già nella convenzione di Costantinopoli tra Germania, Austria-Ungheria, Gran Bretagna, Spagna, Francia, Italia, Olanda, Russia e Turchia del 29 ottobre 1888.

Ancora: nelle convenzioni del 1924 per il proibizionismo alcoolico stipulate dagli Stati Uniti con Francia, Spagna, Italia, Norvegia, Svezia, Danimarca, Grecia e Belgio è detto che questi paesi intendono conservare i loro diritti e pretese per quanto riguarda l'estensione delle acque territoriali, senza

che ciò infici in alcun modo il principio delle tre miglia. E nei trattati consimili stipulati dagli Stati Uniti con Germania, Inghilterra e Olanda si fa esplicito ed energico richiamo al principio delle tre miglia.

Per quanto attiene alla pesca, il limite delle tre miglia può dirsi stabilito con una prassi uniforme e costante, nella quale si inserisce anche l'Italia. Basti por mente alla vecchia convenzione dell'Aja del 6 maggio 1882 per la polizia della pesca nel mare del nord tra Germania, Belgio, Danimarca, Gran Bretagna e Olanda; all'accordo tra Gran Bretagna e Stati Uniti d'America — cui il 23 ottobre 1894 ha aderito l'Italia — per il regolamento della pesca delle foche nel mare di Behring, in seguito ad una decisione arbitrare di Parigi del 15 agosto 1893; alla convenzione 7 luglio 1911 tra Russia, Gran Bretagna, Stati Uniti d'America e Giappone, relativa al divieto della caccia alle foche entro le rispettive acque territoriali; al regolamento tra la Tripolitania e Cirenaica di cui al regio decreto 27 marzo 1913, n. 312; all'accordo di pesca tra la Gran Bretagna e l'Unione Sovietica del 22 maggio 1930.

Né si dica che la materia della pesca è di poco rilievo. Al contrario, la pesca riguarda il solo modo di utilizzazione economica delle acque territoriali.

Voglio augurarmi che queste note rapidissime, che vanno, s'intende, opportunamente integrate ed approfondite, valgono ai nostri negozianti con la Jugoslavia — i quali nella convenzione ormai scaduta hanno ceduto clamorosamente alle pretese della controparte, che vanno assai più in là dello stesso limite unilaterale delle sei miglia — per appoggiare con la forza del diritto le rivendicazioni dei nostri pescatori, ora abbandonati alle spavalde soperchierie, alle rapine a catena, alle imprese spesso sanguinose dei « titini », ai quali giova non tanto il diritto della forza, quanto la volontaria abdicazione alla dignità nazionale di un governo cupido di servilismo atlantico.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

La seduta è sospesa fino alle ore 21.

(La seduta, sospesa alle 19.45, è ripresa alle 21).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Troisi, relatore per il bilancio del Ministero dei trasporti.

TROISI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, al termine di questo dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti, devo dire che molteplici sono stati i problemi trattati nei vari interventi ed in prevalenza di ordine locale o regionale, come dimostrano i numerosi ordini del giorno presentati: deficienze, lacune di servizi, necessità di doppi binari, di elettrificazioni, di ammodernamento di impianti, revisione di noli, di tariffe, ecc. È un complesso di questioni che hanno la loro importanza, ma su cui non m'indugiero, pure ammettendo che, prospettandole, si attua una forma di collaborazione, nel senso che si segnalano all'esecutivo determinate esigenze, lo si stimola ad intervenire, a correggere ed a rettificare. Questo è appunto il compito ispettivo del Parlamento. Si tratta naturalmente di graduare le richieste, in sede di compilazione dei programmi, di armonizzarle tra di loro per conciliarle con l'interesse generale del paese.

Mi soffermerò, dunque, su alcuni problemi di carattere generale, che sono stati trattati dai vari colleghi e, in primo luogo, desidero, ad integrazione della relazione scritta, far qualche riferimento all'accordo fra le ferrovie e le autolinee.

I colleghi di sinistra hanno mosso un attacco frontale a questo accordo del 15 settembre 1953.

Hanno parlato di rinuncia, di abdicazione da parte delle ferrovie nei riguardi delle autolinee; mentre noi sosteniamo che quell'accordo segna l'inizio di un nuovo orientamento nei rapporti tra strada e rotaia. Nella lotta di concorrenza s'inserisce, cioè, un esperimento di collaborazione, meritevole del massimo rilievo. È proprio il caso di dire che i colleghi di sinistra sono per la guerra fredda anche nei riguardi dei rapporti tra strada e rotaia, essendosi qui schierati nettamente contro questa forma d'intesa.

E abbiamo sentito domandare: Che specie di accordo è questo? Quale è il suo profilo giuridico? Quale è il suo profilo economico? Anzitutto è necessario rettificare un'affermazione del collega Bensi, il quale parlava addirittura di un impegno formale sottoscritto da parte del ministro. L'accordo del settembre 1953 è firmato, in rappresentanza dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, dal direttore generale; il ministro ha apposto il suo visto per documentare di averne presa conoscenza, ma conserva tutti i suoi poteri connessi, d'altronde, alla sua responsabilità politica.

Giuridicamente, io lo classificherei in quella forma che gli inglesi chiamano *gen-*

tlemen's agreement, un accordo, una convenzione che potrà avere utili sviluppi. Nella stessa relazione ho accennato alle auspicabili estensioni, specie per quanto concerne i trasporti di cose, pur presentandosi maggiori difficoltà per il frazionamento degli operatori economici. Come modesto studioso di economia, desidero intrattenere brevemente i colleghi sul profilo economico dell'accordo. I colleghi di sinistra che l'hanno criticato ignorano, o fingono di ignorare quella che è stata la radicale trasformazione avvenuta nella struttura del mercato dei trasporti.

Hanno parlato di abdicazione, di rinuncia da parte delle ferrovie, dimenticando che queste ultime hanno perduto il monopolio che detenevano da lunghi decenni. L'applicazione del vapore consentì il trionfo dei trasporti su rotaia nel secolo scorso; il motore a scoppio ha determinato la rivincita della strada e l'inizio di un'aspra lotta di concorrenza. Invito i colleghi critici a leggere alcune pagine importanti di un maestro della scienza economica, Alfredo Marshall, in un volume tradotto anche in italiano, intitolato « Industria e commercio », dove si parla del tipo di concorrenza distruttiva che si svolge proprio nel campo dei trasporti. La concorrenza diventa distruttiva nel senso che opera una dispersione di energie e di capitali a danno della collettività. Ed ecco perché si è avuta, poi, una evoluzione del mercato, quando la libera concorrenza ha già svolto la sua azione selettiva tra le varie imprese in gara fra di loro. Allora si determina, quasi per una forza naturale di conservazione, un clima favorevole all'accordo, alla intesa, modificandosi la configurazione del mercato.

Come ho già detto, le ferrovie passano dal monopolio alla concorrenza, in seguito all'applicazione del motore a scoppio ai trasporti su strada. Le ferrovie reagiscono con la politica tariffaria, con i miglioramenti tecnici che adducono alla riduzione dei costi ed al perfezionamento del servizio: in ciò la concorrenza si rivela stimolatrice di progresso.

Si adotta il motore a scoppio sulle stesse rotaie: l'automotrice non è, infatti, che una applicazione da parte delle ferrovie del nuovo sistema di trazione. Tuttavia si sente la necessità di un accordo, di una intesa, che, come è noto, può concretarsi in forme diverse. E questo avviene in tutte le imprese che, per la prevalenza dei capitali fissi, degli impianti, presentano i caratteri di una struttura molto rigida. Nell'accordo

in questione si può ravvisare quella forma di coalizione di origine tedesca che si chiama «cartello» (*das Kartell*), cioè un accordo che lascia alle imprese la propria individualità, sottoponendole, però, a determinati vincoli per quanto riguarda la zona in cui operano, i prezzi da praticare. Questa è la portata dell'accordo sotto il profilo strettamente economico.

Gli onorevoli colleghi hanno richiamato alcuni articoli della convenzione da me riportati nella relazione scritta. Devo, però, osservare che bisogna considerare la convenzione nella sua interezza, dando un giudizio d'insieme. Nell'accordo vi sono, s'intende, delle concessioni e delle contropartite, appunto perché la ferrovia, una volta perduto il monopolio, non può più dettar legge, non avendo il dominio del mercato dei trasporti. E allora, piuttosto che continuare questa lotta nociva a colpi di tariffe e con grave danno anche degli utenti (in alcune zone la concorrenza portava al decadimento qualitativo del servizio e le aziende di autolinee, per poter sostenere la concorrenza, finivano col non fare più nessun ammortamento), ecco che si entra nella fase dell'intesa, naturalmente con partite e contropartite. Vi sono dunque delle rinunce, ma anche dei vantaggi, e bisogna dare di questo accordo un giudizio complessivo e unitario.

Senza dilungarmi troppo, desidero ricordare che alcuni oratori hanno criticato l'articolo 11 della convenzione che, invece, secondo me, ha grande importanza. Infatti, si dà possibilità ai concessionari di autolinee di usufruire delle aree e degli impianti delle stazioni ferroviarie e si dà loro la possibilità di affiggere gli orari nelle stazioni delle ferrovie dello Stato, di effettuare servizi combinati ferroviari-automobilistici, ecc. Si osserva che il ricorso ai servizi offerti dal trasportatore è in diretta relazione con la comodità degli spostamenti e cioè, quanto minori sono le soluzioni di continuità del servizio, tanto più allettanti sono le combinazioni di viaggio prospettate al turista e tanto maggiori le possibilità di adeguata utilizzazione delle proposte attrezzature da parte delle ferrovie.

La combinazione fra trasporti ferroviari e autolinee ha già dato proficui risultati in altri paesi, come per esempio in Svizzera, ove ha raggiunto un alto grado di efficienza e di rendimento.

A proposito dell'articolo 11, rilevo che esso potrà rendere più realizzabile l'istituzione di stazioni di autolinee. Come accenno

nella relazione, tempo fa si era ventilato il progetto di raggruppare i capilinea dei servizi automobilistici pubblici e turistici in apposite stazioni, che sarebbero state poi affidate all'amministrazione pubblica. Il progetto sollevò le critiche di quanti vedevano il pericolo di un aggravio di costi per le autolinee senza particolari vantaggi per il pubblico là dove le esigenze del traffico richiedono soluzioni diverse da quelle dell'accentramento. Una sistemazione migliore dovrebbe scaturire dall'accordo del settembre 1953, venendo meno l'obbligatorietà del capilinea unico. D'altra parte la utilizzazione delle aree e degli impianti delle ferrovie consentirà più comodi punti di contatto tra la rete ferroviaria e la rete delle autolinee, offrendosi a queste ultime la possibilità di disporre di stazioni con un costo di gran lunga inferiore rispetto al costo di edifici e servizi appositamente allestiti.

Vorrei dunque auspicare che l'accordo venisse attuato in pieno. Purtroppo le commissioni previste non si sono potute ancora nominare e tutte le clausole non sono quindi ancora operanti. Indubbiamente esso segna un passo avanti sulla via della collaborazione.

Si è parlato di elevazione di prezzi, di inasprimento di tariffe, ma non si è tenuto conto che in tale settore, come dirò fra poco, siamo ancora lontani dal livellamento col coefficiente di svalutazione. Più che di aumento, bisogna parlare quindi di adeguamento.

In alcune zone, proprio per effetto della concorrenza distruttiva, le autolinee praticavano tariffe quanto mai rovinose, nel senso che andavano tutte a detrimento anche della qualità del servizio, determinando o aggravando situazioni di crisi e finanche cessazioni di attività. La irrazionale politica di concorrenza finisce col danneggiare, a lungo andare, la stessa collettività, se ben si osservi la realtà al di sopra del presunto ed illusorio vantaggio degli utenti di quella zona in cui la lotta a colpi di tariffe assume forme più esasperate. Difatti non si possono trascurare elementari considerazioni di giustizia distributiva degli oneri per il trasporto fra gli utenti delle diverse zone d'Italia e fra utenti e contribuenti in generale.

Non mi dilungo ulteriormente su questo punto, perché molti altri problemi si presentano al nostro esame.

Dirò che l'accordo poggia, poi, su quell'altro criterio fondamentale che ho illustrato nella relazione: cioè, il criterio secondo il quale bisogna gradualmente giungere ad

una specializzazione dei tipi di trasporti secondo le distanze, secondo la velocità, in modo che ogni mezzo venga utilizzato nella forma più conveniente e vantaggiosa.

Ecco perché si stabiliscono dei limiti di distanza (65 chilometri e fino ad 80 chilometri a sud della linea ferroviaria Roma-Pescara) entro i quali possono operare le autolinee, e al di là dei quali si prevede, invece, la possibilità della revisione delle concessioni di autolinee parallele alle linee delle ferrovie dello Stato.

Altro problema di carattere generale, toccato da vari oratori, è quello delle concessioni: gli onorevoli Graziadei, Francavilla e Bovetti l'hanno trattato ampiamente in tutti i suoi complessi aspetti. In precedenti circostanze ho avuto modo di manifestare il mio pensiero sul problema delle concessioni e non sono stato tenero nei riguardi delle imprese concessionarie. Ricordo che in uno scritto ebbi a dire che l'arretratezza di gran parte delle zone del Mezzogiorno, e quindi dello stato di depressione contraddistinto dal basso reddito individuale, si deve ad un complesso di fattori fra i quali includevo, come responsabili morali, insieme con la classe politica del tempo, anche i concessionari delle ferrovie secondarie. Indubbiamente l'arretratezza e la miseria nel Mezzogiorno è strettamente connessa anche al mancato sviluppo di un sistema moderno ed organico di trasporti. Ormai stiamo uscendo da questa situazione. Tutta la legislazione degli ultimi anni mira proprio ad ovviare a questi gravi inconvenienti e purtroppo non ancora vi è uno strumento giuridico idoneo che consenta al ministro responsabile di poter agire con quella fermezza che noi vorremmo.

Il collega Bovetti lo ha chiaramente detto oggi nel suo intervento. È proprio il caso di ripetere che, in tema di riscatto, tra il dire e il fare corre di mezzo il mare. E ricordo che nel 1948, quando per la prima volta ebbi l'onore di prendere la parola in quest'aula e parlai proprio della trasformazione della tramvia Bari-Barletta, ne proposi il riscatto per la inadempienza del concessionario. Debbo però riconoscere che quando si passi all'attuazione pratica sorgono tali difficoltà e s'iniziano procedure così defatiganti che le cose vanno per le lunghe. Giustamente il collega onorevole Bovetti ha invocato uno strumento giuridico idoneo a colpire i responsabili, a rafforzare i controlli. Non bisogna dimenticare che il riscatto implica la disponibilità di ingentissimi capitali; altri mezzi finanziari sono poi richiesti dall'attuazione dei programmi di ammodernamento. Sia infatti lo Stato il

gestore o sia il privato, l'ammodernamento è indispensabile se i trasporti su rotaia, ad impianti fissi, debbono sopravvivere. Quel ch'è necessario ed urgente, a mio avviso, è di rivedere ed aggiornare l'istituto della concessione per rendere più vincolante e più efficace il controllo.

L'onorevole Francavilla è partito con la lancia in resta nella sua critica; però le sue conclusioni, ad onor del vero, sono quanto mai moderate e mi trovano in gran parte consenziente. Egli riconosce anzitutto che la legge sull'ammodernamento, adesso alla sua prima applicazione, già rivela una insufficienza di stanziamenti. Ed è vero. Se vogliamo conseguire quell'equilibrio economico-finanziario delle aziende concessionarie che è appunto lo scopo della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è necessario che gli interventi diretti e indiretti, previsti nelle varie forme di ammodernamento e che dovrebbero determinare la scomparsa dei contributi integrativi, siano adeguati.

Nella compilazione dei piani finanziari di ammodernamento è emerso, per talune situazioni, che il limite massimo della variazione della sovvenzione di esercizio, fissato dall'articolo 2 della legge in lire 800 mila al chilometro nel periodo di attuazione dello ammodernamento e in lire 600 mila dopo tale periodo (limite massimo elevabile fino a lire 1 milione 400 mila al chilometro per le linee dell'Italia meridionale e insulare), si dimostra insufficiente al conseguimento di quell'equilibrio economico-aziendale che costituisce uno dei fondamentali presupposti della legge medesima. Si manifesta pertanto necessario fronteggiare tali situazioni o con provvedimenti separati, oppure — il che sembra preferibile — apportando all'articolo 2 della legge le opportune modifiche, le quali consentano una maggiore elasticità nella determinazione del limite massimo di variazione della sovvenzione di esercizio durante e dopo il termine di ammodernamento.

Così pure si avverte la necessità di emanare un provvedimento legislativo, modellato sulla legge n. 1221, per consentire l'ammodernamento anche alle aziende di trasporti collettivi urbani e alle aziende municipalizzate. Alcuni colleghi hanno trattato questo argomento. In un recente importante convegno di studio si è approfondito il problema delle aziende municipalizzate ravvisando la necessità di sganciarle da tutti i vincoli con il bilancio comunale, fornendo i mezzi per l'ammodernamento, ma nello stesso tempo dando anche una maggiore autonomia. Nel-

l'esame della situazione economico-finanziaria di queste aziende, che sono quasi tutte disestate — salvo quelle del gas — si sono messe in evidenza sia le cause interne di azienda sia le cause esterne di mercato che hanno determinato lo squilibrio. Quindi sono d'accordo che anche per queste aziende si provveda affinché si giunga ad una razionalizzazione degli impianti.

Il collega onorevole Francavilla ha dedicato un'ampia parte del suo discorso alla situazione delle ferrovie del sud-est; e poi ha espressamente chiesto il mio avviso, come pugliese, sulle proposte, cui si sarebbe giunti, di sopprimere alcuni tratti per sostituirli con autolinee. Innanzi tutto bisogna precisare che si è nella fase istruttoria: quindi nulla è pregiudicato. Il piano di ammodernamento predisposto dalla società concessionaria prevedeva una spesa complessiva in cifra tonda di lire 9.382 milioni, di cui 4.804 milioni per gli impianti (armamento, telefoni, segnali e apparati, opere varie) e 4.578 milioni per materiale rotabile nuovo e da riparare. In base alla prima istruttoria compartimentale il preventivo di spesa subì una notevole riduzione, passando a 2.461 milioni per gli impianti e a 3.142 milioni per il materiale, con un importo globale di 5.603 milioni.

In base all'esame compiuto dal competente ufficio del Ministero, venne riconosciuta la opportunità di una maggiore spesa, rispetto a quella fissata dalla prima istruttoria, di 719 milioni per gli impianti e di 805 milioni per il materiale rotabile. Il piano di spesa sottoposto all'esame della commissione è stato quindi articolato su di un importo complessivo di 7.127 milioni, dei quali 3.180 afferenti gli impianti e 3.947 il materiale rotabile.

Tenuto conto, però, della insufficienza del limite massimo di variazione della sovvenzione ordinaria di esercizio, fissata dalla legge ad assicurare l'equilibrio della gestione, la commissione ha richiesto agli uffici competenti, per il suo esame e parere, la compilazione di due nuovi piani finanziari, dei quali il primo prevede la sostituzione con linee automobilistiche dei seguenti tronchi ferroviari: Novoli-Nardò, Maglie-Otranto, Casarano-Gallipoli, e il secondo prevede analoga sostituzione, oltre che dei tronchi predetti, anche dei tronchi Magliano-Gagliano e Gagliano-Casarano. Col primo la trasformazione automobilistica comprenderebbe poco più di 65 chilometri di linee ferroviarie; col secondo la trasformazione raggiungerebbe i 118 chilometri.

Ritengo che sia necessario un attento riesame della questione. Si tratta di documentare,

in base ad elementi concreti, quella che è la vitalità della linea. E poichè il territorio servito costituisce una plaga destinata ad un sicuro sviluppo produttivo, in seguito all'opera di trasformazione fondiaria in corso, è presumibile che, nel prossimo futuro, si registri un sensibile aumento di traffico. E si sa che i trasporti sono collegati all'incremento della produzione e degli scambi. Quindi non fomentiamo allarmi delle popolazioni interessate. D'altra parte l'ultimo capoverso dell'articolo 1 della legge n. 1221 dice che « la eventuale soppressione della linea considerata non suscettibile di risanamento deve essere disposta con apposita legge ». Personalmente ritengo che anche per i tratti di linea per i quali si ravvisa la convenienza della sostituzione con servizi di autolinee sia necessario un provvedimento legislativo. Questo capoverso dell'articolo 1 non ha avuto interpretazioni univoche, ma i lavori parlamentari, che costituiscono un fattore notevole nella ricostruzione del pensiero del legislatore, suffragano, a mio avviso, questa tesi. Quindi gli allarmi sono fuori posto. Seguiremo i lavori della commissione, affinché le aspettative di quella popolazione non vadano deluse.

L'onorevole Gatto e qualche altro collega hanno trattato della navigazione interna. Ho dato, nella relazione, un certo rilievo a questa parte dei trasporti, che in Italia ha una certa importanza anche se non paragonabile agli altri paesi ove le idrovie naturali e artificiali sono molto più numerose.

Comunque la navigazione interna ha il suo peso nel nostro sistema di trasporti e potrà anche avere notevole sviluppo. Ho seguito attentamente una inchiesta fatta dall'*Automobil Club* l'anno scorso, in preparazione del V congresso nazionale dei trasporti. Fra i vari quesiti ve ne era uno che riguardava la navigazione interna. Si domandava se si ritenesse opportuno o meno procedere a lavori pubblici e canalizzazioni per favorirla. Da una scorsa data alle risposte, ho riscontrato una certa perplessità. Taluni mettono in dubbio la convenienza economica di una spesa diretta a creare opere pubbliche, soprattutto canalizzazioni, che poi non sarebbero compensate dal traffico, costituito prevalentemente da merci povere, di massa. Però la maggior parte delle persone interrogate ha manifestato l'avviso di utilizzare le opere già esistenti, sollecitando un maggiore dragaggio.

I fattori favorevoli alla navigazione sulle vie d'acqua artificiali (canali e fiumi canalizzati) sono l'ampia sezione, il basso numero

di conche e la loro capacità. La determinazione del costo è oltremodo complessa, influenzando su di essa un numero notevole di fattori: le dimensioni dei natanti e del canale, il profilo esterno del natante, il sistema di trazione, la velocità dell'acqua, la forma della sezione della via d'acqua, i costi della energia e del personale.

Nel secolo scorso, chi cercò di contrastare i trasporti a vapore su strada ferrata furono proprio i gestori degli innumerevoli piccoli canali di cui l'Inghilterra è ricca. L'affermazione del nuovo mezzo di trasporto, che ridusse i costi unitari ad un livello più basso rispetto a quelli sostenuti dai canali di piccola potenzialità, determinò, in breve volgere di anni, la chiusura all'esercizio della massima parte delle vie d'acqua.

Tutto è in funzione dei costi. Vi è un elemento favorevole alla navigazione interna, ed è la limitata tara unitaria del natante (si calcola intorno al 25 per cento del carico) che non trova riscontro in nessun altro mezzo di trasporto. Sussistono tuttavia numerosi fattori negativi: i trasbordi, il cui onere può finanche annullare i vantaggi derivanti dall'impiego della via d'acqua; il perditempo per le conche o chiuse; la variabilità delle condizioni idrauliche della idrovía.

Una notevole importanza economica di carattere internazionale potrà avere la idrovía padana (Locarno-Milano-Venezia-Trieste), riuscendo a convogliare verso l'Adriatico anche il traffico svizzero. Ho letto recentemente la notizia dell'esperimento, fatto da un audace capitano, di navigazione d'una motocisterna da Venezia al Mincio, fino alla conca di Governolo, attraverso il Po e viceversa.

La motocisterna aveva le seguenti caratteristiche: lunghezza metri 50, larghezza metri 8, immersione massima metri 2,20, altezza metri 2,40, portata tonnellate 550; propulsione con due motori Fiat tipo 186 di 160 cavalli vapore ognuno. Partita a pieno carico dalla darsena di porto Marghera con un « radar » appositamente studiato per la navigazione fluviale e con un proiettore Galileo da 3 chilovatt, ha percorso 150 chilometri sul Po e precisamente da Volta Grimana a Ficarolo e da Carbonara a Foce Mincio in ascesa con nebbia fitta, e da Villanova a Volta Grimana e da qui al mare per il Po di levante di notte e con foschia. La velocità mantenuta in ascesa è stata di 14 chilometri all'ora; in discesa di 20 chilometri all'ora nonostante la fitta nebbia che aveva gravato su quasi tutto il percorso.

Secondo il parere dell'audace navigatore, quel suo esperimento potrebbe aprire nuove prospettive nella navigazione fluviale: auguriamoci che egli sia un buon profeta. Ad ogni modo vi sono prospettive, sempre limitate, però, alla zona della valle padana. Si segnalano taluni (inconvenienti facilmente rimovibili: mancanza di fondi nel canale lombardo; mancanza di segnalazioni sul Po e sul Po di levante; ostacolo rappresentato dai ponti di barche sul Po (fra Venezia e Mantova ve ne sono tre).

Passando più propriamente a quella che è la grande azienda ferroviaria, desidero rispondere ad alcune osservazioni tralasciandone altre. Qualche collega si è lamentato di non aver trovato, nella mia relazione scritta, un riferimento a questo o quell'altro problema. Il collega onorevole Semeraro Santo ha mosso aspre critiche, perché, come pugliese, non ho fatto una lunga esposizione dei problemi della mia regione. Si dimentica che la relazione è un'opera collegiale, che riflette le discussioni avvenute in seno alla Commissione e gli orientamenti emersi. L'onorevole Semeraro, quando si discusse la nostra relazione, non accennò ad alcun problema. Mi sono reso diligente approfondendo tutti i problemi prospettati, né d'altra parte credo che la relazione possa considerarsi come una palestra per gli esibizionismi personali. Il collega conosce il mio pensiero sui vari problemi regionali, documentati da numerosi interventi oltre che dalla stessa relazione, a chi la legga attentamente.

Perciò, l'onorevole Semeraro dice cose molto mesatte quando attacca il relatore e il Governo muovendo critiche a destra e a manca per la mancata elettrificazione della Bari-Lecce-Brindisi.

In questi giorni noi abbiamo partecipato ad una manifestazione che ha il suo profondo significato, cioè l'inaugurazione ufficiale dei lavori per l'elettrificazione della Bari-Foggia. I lavori di elettrificazione della Foggia-Pescara sono egualmente iniziati.

Gli amici salentini hanno avanzato dubbi, hanno mosso proteste: ma bisognava pure cominciare da una parte questa invocata elettrificazione, che si è chiesta da anni e anni! Per ragioni tecniche, per ragioni di esercizio ed anche perché i progetti esecutivi erano pronti da tempo, si è iniziata dal tronco Bari-Foggia, che accelererà, migliorerà le comunicazioni di tutta la Puglia verso Roma e verso Napoli.

Successivamente, sarà necessario provvedere alla elettrificazione del tronco Pescara-Varano, e poiché ciò esorbita dalle compe-

tenze della Cassa per il Mezzogiorno, occorrerà includerlo nel programma ordinario del Ministero. Noi auspichiamo che l'elettrificazione proseguirà fino a Lecce ed il ministro dei trasporti, onorevole Mattarella, proprio a Bari nella cerimonia inaugurale ne ha dato conferma prendendone formale impegno.

Quindi, anche qui nessun allarme, nessuna speculazione politica è consentita: è un'opera lungamente attesa, finalmente iniziata, e noi siamo sicuri che sarà condotta a termine, realizzando l'intero programma di miglioramento delle linee ferroviarie sul versante adriatico — jonico. Si farà anche il doppio binario, perché ora la linea adriatica è servita da trazione a vapore ed è a semplice binario, salvo il tratto San Severo-Foggia-Bari. Secondo i nostri calcoli, il traffico sulla linea adriatica è destinato ad aumentare enormemente, anche per la prevedibile maggior produzione delle zone pugliesi ove opera la riforma agraria e la trasformazione fondiaria.

Alcuni colleghi hanno parlato dei prodotti ortofrutticoli. Da anni noi ci stiamo battendo per questo: è necessario che sui mercati esteri i prodotti ortofrutticoli del Mezzogiorno arrivino nelle migliori condizioni e rapidamente, per poter vincere la concorrenza. I treni-derrate, per poter raggiungere le alte velocità, è necessario siano avviati su linee a trazione elettrica, perché uno dei benefici della elettrificazione consiste, riducendo il peso morto della locomotiva, nell'aumento della velocità commerciale, o velocità utile di viaggio, data dal rapporto fra la distanza che intercede fra le stazioni estreme e il tempo impiegato a percorrerla, oltre al vantaggio di rendere possibile un maggior traffico sulle stesse linee e quindi aumentare la produttività dell'azienda.

La stessa sostituzione dell'energia elettrica al carbone costituisce già un notevole vantaggio, con tutte le conseguenze della pulizia, dell'igiene e della migliore utilizzazione dello stesso personale. Non si richiedono depositi di combustibili, né impianti per i rifornimenti di acqua; si ha la doppia trazione simmetrica, cioè i treni elettrici sono reversibili potendo marciare nei due sensi; si ha una minore spesa per manutenzione e lubrificanti, maggiore igiene e sicurezza; si ha una riduzione e semplificazione del lavoro del personale. L'elettrificazione ferroviaria va dunque intesa come un mezzo di miglioramento tecnico dei servizi, che non apporta soltanto una diminuzione delle spese per la energia motrice, risultante dalla sostituzione dell'impiego del

carbone con quello dell'energia elettrica, ma incide sensibilmente sulla produttività dell'azienda, migliorando la utilizzazione del materiale mobile e quella del personale, e diminuendo la spesa per la manutenzione e l'esercizio dei treni. Altri aspetti tecnici notevoli sono dati dai miglioramenti nel riscaldamento e nella illuminazione, dalle diminuzioni del materiale per l'effettuazione di uno stesso servizio, delle scorte di magazzino, dei tipi di meccanismi, ecc. La capacità di traffico della linea risulta aumentata e ciò riduce il costo della tonnellata-chilometro virtuale rimorchiata, ossia il trasporto di una tonnellata per la distanza di un chilometro su linea piana e senza curve.

Notevolissimo dunque è il complesso dei vantaggi derivante dalla elettrificazione, fra cui principale è da ritenersi l'aumento della velocità, si da consentire ai treni-derrate il raggiungimento dei mercati di sbocco in un minor numero di ore. Di qui la possibilità di battere la concorrenza estera portando sui mercati i nostri prodotti ortofrutticoli, di natura deperibili, nelle condizioni migliori.

Allora, anche qui l'allarme sollevato dai colleghi di sinistra è fuori posto.

Sarà proceduto anche al miglioramento della linea jonica e della Bari-Taranto. Probabilmente, si adotterà una soluzione diversa, più economica della elettrificazione, che richiede forti spese d'impianto. Gli organi tecnici si vanno orientando verso il sistema di trazione con automotori elettrici *Diesel* e ciò per la particolare natura del tracciato, per le difficoltà presentate dalle numerose opere d'arte, ecc. Negli Stati Uniti d'America i motori *Diesel* trovano una larga applicazione e consentono di raggiungere anche velocità elevate.

Potrei qui dilungarmi, per documentare l'importanza ed i vantaggi della trazione con motori *Diesel* rispetto alle altre forme di trazione, ma non lo faccio per brevità.

L'onorevole Santo Semeraro ha rimproverato al ministro una certa risposta data al presidente della camera di commercio di Taranto, perché si diceva nientemeno che le determinazioni ministeriali devono essere conformi a criteri di convenienza. L'onorevole Semeraro si è scandalizzato di questo, come se l'azienda ferroviaria non fosse un grande organismo industriale e commerciale, i cui dirigenti hanno il dovere di osservare quelle che sono le inflessibili leggi economiche. Anche qui, sussistendo mezzi scarsi, limitati, da destinare a fini alternativi, si pone un problema di scelta economica e quindi il

rispetto della legge del minimo mezzo. Si può rilevare soltanto la seguente differenza: che il privato fa un calcolo angusto, limitato alla sua persona, ad un piccolo orizzonte economico del massimo profitto; i responsabili della grande azienda pubblica, come è quella delle ferrovie, non sono guidati dal fine utilitario contingente, ma mirano a raggiungere la diffusione massima del servizio alle condizioni più vantaggiose, compiono un calcolo che abbraccia un orizzonte più ampio che comprenda, in una visione unitaria ed organica, gli interessi, le esigenze e le aspirazioni non soltanto delle presenti generazioni, ma anche delle future. Attualmente si cerca di dare un indirizzo sempre più rispettoso delle leggi economiche a questo grande organismo, che produce ed offre alla collettività un servizio, indicato nella sua espressione unitaria di viaggiatore-chilometro e tonnellata-chilometro. Senza dimenticare le finalità sociali, si vuol imprimere alla gestione un carattere sempre più commerciale ed industriale, affinché la azienda, attraverso la sua attività, raggiunga una posizione di equilibrio stabile.

Mi rincresce che l'onorevole collega Di Giacomo abbia ignorato il grande valore dell'intervento della Cassa per il Mezzogiorno in quest'opera di potenziamento delle ferrovie...

DI GIACOMO. Ne ho parlato.

TROISI, *Relatore*. Ma sotto il profilo dell'aiuto, del soccorso. Ella ha un concetto inesatto dell'intervento della Cassa per il Mezzogiorno in quest'opera di ricostruzione e di potenziamento. La maggiore novità, a mio avviso, è di aver posto il problema del Mezzogiorno su un piano nazionale, su un piano organico di solidarietà e di coincidenza d'interessi. In sostanza aiutare il Mezzogiorno a risorgere, ad elevarsi dal punto di vista economico, significa creare un più vasto mercato di assorbimento dei prodotti del nord; significa soprattutto elevare il tenore di vita di quelle popolazioni che tuttora hanno uno scarso potere di acquisto. Con l'aumento del reddito medio individuale nelle zone più depresse, è naturale che si avrà una maggiore capacità di assorbimento dei prodotti che provengono anche dal nord. Da una indagine statistica è risultato che la crisi del mercato tessile avrebbe avuto forse manifestazioni ancora più preoccupanti (in seguito alle circostanze che tutti conoscono e alla chiusura di alcuni mercati esteri), se non vi fosse stato il Mezzogiorno ad assorbire una parte delle eccedenze, attenuando la flessione del mercato. Le erogazioni che sono state fatte in questi anni attraverso la

Cassa per il Mezzogiorno hanno contribuito ad elevare il tenore di vita di quelle regioni che per tanto tempo sono rimaste arretrate. Anche nel campo meccanico si può fare la stessa affermazione. Ho parlato con numerosi industriali del nord, i quali sperano di collocare più agevolmente i loro prodotti nel sud...

DI GIACOMO. Ho detto anche questo.

TROISI, *Relatore*. Allora bisogna porsi sul piano della solidarietà degli interessi.

Attraverso questo intervento della Cassa per il Mezzogiorno, che ha un carattere eccezionale e aggiuntivo nei confronti degli stanziamenti normali dei bilanci, noi in sostanza facciamo un'opera di riparazione storica alle ingiustizie da decenni consumate ai danni del Mezzogiorno. Si vuole quindi ristabilire un equilibrio. La Cassa per il Mezzogiorno, onorevoli colleghi, fu istituita nel 1950 e bisogna lealmente riconoscere che si è fatto un grande cammino in tutti i settori, specie nel campo degli acquedotti e delle strade. Anche il Molise, onorevole Di Giacomo, ha beneficiato degli acquedotti costruiti attraverso l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno, la quale, ripeto, ha finanziato piani organici di opere inerenti alla sistemazione dei bacini montani e dei relativi corsi d'acqua, alla bonifica, all'irrigazione, alla trasformazione agraria, anche in dipendenza dei programmi di riforma fondiaria, alla viabilità ordinaria non statale, agli acquedotti e fognature, agli impianti per la valorizzazione dei prodotti agricoli e delle opere d'interesse turistico.

SALA. Onorevole Troisi, ella è anche relatore per la Cassa per il Mezzogiorno?

TROISI, *Relatore*. Sono richiami necessari per valutare la portata degli interventi nel campo ferroviario.

A proposito di industrializzazione del Mezzogiorno, fin dalla legge istitutiva del 1950 si prevedeva una fase di pre-industrializzazione, intesa a creare l'ambiente favorevole al sorgere delle imprese industriali, attraverso la realizzazione delle indispensabili opere pubbliche. Poi si è ravvisata la necessità di passare da questa fase all'industrializzazione vera e propria. Con la legge del 25 luglio 1952, n. 949, si sono apportate notevoli modificazioni: il piano generale delle opere straordinarie, nel quale si possono comprendere anche le sistemazioni di linee ferroviarie a grande traffico, è stato esteso per un periodo di dodici anni, fino al 1962; si è elevato lo stanziamento di altri 220 miliardi; si è data una maggiore facoltà alla Cassa di assumere prestiti all'estero da de-

stinarsi al finanziamento di progetti relativi alla industrializzazione del Mezzogiorno e alla sistemazione straordinaria (ad esempio la elettrificazione, i doppi binari, ecc.) di linee ferroviarie di forte traffico, necessarie per la industrializzazione e la valorizzazione dei prodotti agricoli dell'Italia meridionale. È quanto mai importante questa collaborazione tra Ministero dei trasporti e Cassa per il Mezzogiorno: auspichiamo che da essa possano scaturire realizzazioni sempre più complete. Tuttavia vi sono i tempi tecnici insuperabili: ad esempio, l'opera di elettrificazione della linea Bari-Foggia richiederà circa due anni. Non si può pretendere di risolvere dalla sera al mattino problemi annosi, ma bisogna pazientare.

Salvo casi sporadici di ricostruzioni ancora da completare, e che sono stati denunciati anche in quest'aula, possiamo dire ormai che siamo nella fase del potenziamento e miglioramento della rete ferroviaria. In proposito desidero respingere in pieno il giudizio che, a sentire un collega della sinistra, sarebbe stato espresso dall'ingegner Valletta, secondo il quale tra vent'anni bisognerà smantellare i binari. È un giudizio troppo frettoloso. Sono convinto che la rotaia ha ancora un grande avvenire dinanzi a sé, ma è necessario che si ammoderni e si razionalizzi negli impianti, nella gestione, nell'amministrazione. È quanto si sta facendo.

Siamo in questa fase di potenziamento e di miglioramento: l'elettrificazione ne costituisce appunto un aspetto. Se il tempo me lo consentisse, parlerei anche degli sviluppi che potrà avere la trazione a combustione interna, cioè l'adozione delle automotrici. Il sistema si presta ad un esercizio particolarmente agile con corse frequenti e veloci, facilmente intensificabile all'occorrenza. Al pubblico le automotrici riescono gradite, specialmente nei viaggi a piccola e media distanza, per l'ambiente luminoso e ampio che offrono, per la frequenza e rapidità dei servizi. Ho sotto gli occhi un opuscolo molto pregevole, curato dalle ferrovie italiane dello Stato (Roma, 1952), nel quale si tratteggia la storia delle automotrici, che fa veramente onore alla industria nazionale. La nostra tecnica, infatti, è riuscita a realizzare treni scomponibili, con automotrici intercomunicanti dotate delle maggiori comodità per i viaggiatori e di un'alta velocità. La evoluzione tecnica è incessante. Sono in prova o allo studio nuovi motori più potenti e nuove trasmissioni più adatte. Nuovi mate-

riali, specialmente nel campo delle materie plastiche, lasciano intravedere altri progressi nell'alleggerimento, nell'isolamento acustico, nell'estetica. Importanti possibilità si dischiudono con i nuovi metodi di costruzione: saldatura per resistenza in atmosfera d'argon, incollaggio all'araldite, ecc. Quindi le caratteristiche più ricercate saranno suscettibili di ulteriori miglioramenti: semplicità, robustezza, leggerezza, *confort*, velocità, economia.

Per le linee secondarie della Sicilia si sono costruite automotrici a scartamento ridotto, che hanno migliorato sostanzialmente l'esercizio per quanto concerne il traffico viaggiatori ed il servizio ferroviario postale, sveltendolo in modo sensibilissimo. Si tratta di automotrici, con 60 posti a sedere per i viaggiatori e con un piccolo compartimento postale, aventi la velocità massima di 70 chilometri orari in pianura e di 25 chilometri orari sulle massime salite, la cui pendenza raggiunge il 75 per mille. Si sono costruiti anche rimorchi a 68 posti, da impiegare sulle linee di minore acclività; a causa della ristrettezza della sagoma si è dovuto, però, rinunciare all'intercomunicazione, la quale, date le caratteristiche dell'esercizio locale, appare colà meno utile che altrove.

Si sono realizzate automotrici per trasporto del pesce con particolari impianti di refrigeramento, permettendo così la distribuzione della merce a centinaia di chilometri di distanza nello spazio di poche ore.

Un collega ha espresso il voto che su alcuni tratti, in luogo dei treni pesanti, siano introdotte le automotrici, soprattutto per fronteggiare un traffico intenso ed effettuare frequenti corse.

CARAMIA. Sarebbe bene mandarle nel Mezzogiorno.

TROISI *Relatore*. Esiste un programma pluriennale (dal maggio 1952 al maggio 1956) di incremento del parco di automotrici: perciò sarà possibile soddisfare anche le esigenze meridionali.

L'onorevole Santo Semeraro si è lamentato del materiale destinato al Mezzogiorno. Ricordo che, proprio all'inizio di quest'anno, ho presentato sull'argomento un'interrogazione al ministro dei trasporti, il quale mi ha risposto esaurientemente, riconoscendo quella che è la situazione attuale. Tuttavia, l'onorevole Semeraro ha esagerato parlando addirittura di vetture nelle quali piove.

GRAZIADEI. Non è vero che in alcuni treni si viaggia con l'ombrello?

TROISI, *Relatore*. Sono tutte esagerazioni. Tuttavia, si sta procedendo al rinnovo di tutto il materiale rotabile, ma in alcune linee è necessario mantenere delle vetture leggere a cassa di legno. Esse gradatamente scompariranno dalla circolazione e saranno sostituite da vetture più solide. Però ho avuto modo di constatare che anche in certi tratti del nord si verificano degli inconvenienti. Asserisce l'onorevole ministro nella citata interrogazione (n. 2795) che « la composizione dei treni rapidi, direttissimi e diretti a lungo percorso e la ripartizione tra di essi di vetture di tipo più moderno vengono studiate con criteri equitativi si da tenere presenti le esigenze di tutte le linee. Per gli altri treni, invece, è necessario impiegare carrozze di tipo meno recente, a cassa di legno o parzialmente metalliche, che ammontano a circa 2.300. In particolare per le linee di collegamento della Puglia con la Lucania e la Calabria, che sono linee acclivi, è maggiormente necessario impiegare, in composizione ai treni, materiale leggero, qual è, appunto, quello totalmente o parzialmente a cassa di legno ».

Un punto molto importante è quello riguardante le tariffe. Nel corso del dibattito sono state fatte delle osservazioni che vanno confutate. Io non voglio trattare la questione dal punto di vista formale, cioè se gli aumenti di tariffa, recentemente deliberati, potessero farsi attraverso un decreto del Presidente della Repubblica o non richiedessero invece la forma della legge, come diceva l'onorevole Bensi. Desidero entrare, ciò che interessa di più, nella sostanza delle cose.

Orbene, si dimentica sempre, o si vuole dimenticare, che le ferrovie hanno perduto la posizione di monopolio conservando, purtroppo, i vincoli e le soggezioni che esistevano fin dall'origine. Fra questi obblighi è da annoverare proprio quello riguardante le tariffe.

L'argomento meriterebbe di essere approfondito, ma, data l'ora tarda, mi limito ad accennarlo sommariamente. Le ferrovie hanno l'obbligo, che non hanno invece i vettori su strada, di esercitare le linee della rete e farvi circolare un numero minimo di treni viaggiatori, anche se tali linee non sono redditizie. Inoltre hanno l'obbligo di trasportare tutti i viaggiatori che desiderino avvalersi di uno qualunque dei treni dell'orario nonché tutte le merci presentate per il trasporto. Quest'ultimo è un obbligo oneroso per le ferrovie, che debbono disporre di un parco di carrozze e di carri tale da fronteggiare tutte le punte di traffico, nonché del personale ne-

cessario per assicurare il servizio di tutti i treni in circolazione, tanto nei periodi normali che in quelli di punta. (*Interruzione del deputato Graziadei*). Onorevole collega, questi sono vincoli che permangono e che potevano andar bene quando le ferrovie avevano il monopolio; ma, sorta la concorrenza da parte dei trasporti su strada, la ferrovia è in uno stato di inferiorità di fronte all'esercizio privato delle autohnee, che si scelgono i trasporti più redditizi.

Si è qui parlato di « scremazione del traffico ». È vero, perché gli obblighi tariffari (applicare a tutti i clienti lo stesso prezzo per tutti i trasporti effettuati in condizioni identiche, applicare le stesse tasse su tutta la rete d'una stessa ferrovia, seguire una lunga procedura per la modificazione delle tariffe) si potevano giustificare quando le ferrovie detenevano il monopolio. Esse applicavano la tariffa *ad valorem*, fortemente differenziata, per favorire le merci povere; quindi, basse tariffe per le merci povere, alte tariffe per le merci ricche.

Questo andava bene quando le ferrovie avevano il dominio del mercato. Tale sistema ha avuto una grande influenza anche sociale, perché ha reso possibile il trasferimento dei prodotti poveri anche a lunga distanza, favorendo il progresso e lo sviluppo economico di molte regioni.

Ma, modificatasi la struttura del mercato, è necessario che anche il regime tariffario si adegui. Ecco perché, fin dal febbraio del 1952, da un sistema tariffario *ad valorem* si è passati ad un sistema che mira ad adeguarsi al costo di produzione.

Si rende allora necessaria una maggiore libertà tariffaria. Questo che io dico è stato affermato solennemente in un documento internazionale molto importante, redatto dalla Unione internazionale delle strade ferrate, che abbraccia 36 amministrazioni ferroviarie e fra di esse la maggior parte delle amministrazioni europee. In questo documento si invoca la libertà tariffaria più grande possibile, perché le ferrovie possano mettersi sullo stesso piano degli autotrasporti. Ad esempio, in Inghilterra si fa frequente ricorso ai prezzi forfetari (sistema degli *agreed charges*).

Si auspica, perciò, una maggiore elasticità nella contrattazione con il cliente, possibilità di escludere dal beneficio delle tariffe ridotte gli speditori che utilizzano normalmente l'autocarro e non ricorrono alle ferrovie che per i trasporti costosi e difficili, inclusione nelle tariffe del prezzo di trasporto terminale.

Guardiamo allora alla sostanza delle cose. Ad esempio, un imprenditore che sia sottoposto ad una quantità di vincoli, controlli e procedure, si vede sottratto, attraverso le procedure, il periodo di congiuntura più favorevole in cui si potrebbe fare la manovra della tariffa.

Evidentemente, quando si debbono adottare procedure troppo complicate, si provocano perdite di tempo. Succede allora che il provvedimento, prima che sia perfezionato, non ha più quel risultato che avrebbe ottenuto se fosse stato preso tempestivamente, in quanto nel frattempo è passata la congiuntura favorevole. Un insigne studioso di economia dei trasporti, il Colson, ha sempre sostenuto, sin dal primo profilarsi della crisi dei trasporti ferroviari, di abbandonare il sistema delle tariffe predeterminate e statiche, adottando invece lo stesso sistema che è usato dagli autoveicoli. Quindi, in conclusione, è necessario dare all'azienda ferroviaria una certa libertà nel campo delle tariffe; e la commissione di studio per la riforma delle ferrovie dello Stato, presieduta dal consigliere Berruti e di cui ho l'onore di far parte, nel progetto sulla struttura giuridica dell'azienda, già consegnato al ministro, accoglie il principio che le manovre tariffarie debbano essere fatte non attraverso la procedura legislativa, che è troppo lunga e che farebbe correre il rischio di non giungere tempestivamente, ma con decreto presidenziale. Più esattamente, in materia di tariffe e di concessioni si stabilisce quanto segue: 1°) le modificazioni generali delle tariffe sono disposte con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione dell'azienda; 2°) le concessioni speciali e riduzioni per determinate circostanze sono approvate con decreto del ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione; 3°) le concessioni di concorrenza, l'istituzione, la modifica o la soppressione di tasse o diritti accessori sono deliberate dal consiglio di amministrazione; 4°) le concessioni a singoli utenti, entro i limiti di convenienza economica per l'azienda, sono in facoltà del consiglio di amministrazione, ma il direttore generale può assentirle direttamente per un anno, ove non superino le 25 mila tonnellate per speditore e per anno.

D'altra parte, dobbiamo tener presente che la tariffa è in sostanza il prezzo per un

servizio offerto dall'azienda e, come tale, deve avere come base di riferimento il costo unitario medio marginale. L'origine dei disavanzi cronici, oltre agli altri motivi, come ad esempio gli oneri di carattere sociale, risiede proprio nel mancato adeguamento delle tariffe al costo del servizio. Si pensi soltanto che, mentre il costo medesimo è aumentato di 60 volte rispetto al livello del 1938, le tariffe sono state adeguate soltanto in ragione di 36 volte, tenuto conto degli ultimi aumenti.

Io non mi dilungo più oltre sul problema delle tariffe: faccio solo notare che le nostre sono le più basse di tutti i paesi d'Europa, i quali hanno tariffe in media doppie di quelle italiane. Riporto negli allegati alcune tabelle sul livello tariffario comparativo viaggiatori e merci.

Un altro problema trattato dagli oratori intervenuti è quello del personale. Richiamandomi a quanto ho scritto nella relazione, desidero aggiungere che anche la commissione di studio, più sopra menzionata, ha ravvisato la necessità di invogliare i laureati, i tecnici e gli ingegneri a prendere parte ai concorsi elevando i gradi iniziali. Ho notato che, nel comune della mia città di Bari, un concorso per laureati, recentemente bandito, è andato pressoché deserto; mentre quello per vigili urbani ha avuto un numero strabocchevole di concorrenti rispetto ai posti.

Il motivo risiede appunto nel trattamento del grado iniziale, che non è allettante per i laureati, tanto meno se si richiedano elevate capacità tecniche. Di questo si fa cenno anche nella mia relazione, che il collega Bensì non ha citato compiutamente: egli ha dimenticato di dire ch'io riconosco come un grande organismo, delicato ed importante come l'azienda ferroviaria, debba avere dei dirigenti profondamente preparati e all'altezza dei compiti da svolgere.

In sostanza, dunque, anche per quanto riguarda il personale, si deve osservare il fenomeno sotto il profilo economico. Nelle aziende vi è un continuo dinamismo, e l'abilità dell'imprenditore consiste proprio nel sostituire ad una data combinazione dei fattori produttivi un'altra più redditizia, che dia cioè un maggiore rendimento a parità di costo ovvero un minor costo a parità di rendimento: è il principio di sostituzione illustrato magistralmente dal Marshall. Perciò non deve destare meraviglia se da un esercizio finanziario all'altro si rilevano mutamenti e variazioni nella entità del personale, appunto per-

ché bisogna riferirsi agli altri fattori produttivi che operano nell'azienda.

Alcuni colleghi hanno apprezzato, nella sua portata sociale, lo sforzo compiuto dal Governo per finanziare le numerose cooperative edilizie tra ferrovieri, rilevando peraltro una sperequazione rispetto al sud. Richiamo quanto ho scritto in proposito nella relazione e penso che bisognerà affrontare definitivamente il problema del riscatto delle case economiche, già approvato in via di massima nella passata legislatura e non risolto per l'anticipato scioglimento del Senato. Com'è noto, dinanzi alle competenti Commissioni legislative si trovano all'esame la proposta n. 68 (onorevole Bernardi) e l'altra n. 454 (onorevole Riccio). Credo d'interpretare lo stato d'animo di attesa delle categorie interessate auspicando una sollecita deliberazione.

E qualche cosa debbo dire, sia pur fuggacemente, sulla questione degli appalti, perché ha uno stretto riferimento con il personale. Anche qui un collega si è lamentato di non aver trovato un cenno nella relazione scritta. In verità, a voler trattare tutti i problemi, avrei dovuto fare una vera enciclopedia, ovvero un completo trattato di economia dei trasporti ferroviari. Circa gli appalti, dico schiettamente il mio pensiero, perché ho avuto modo di conoscere da vicino la situazione, di parlare con numerose rappresentanze di operai, specializzati in gran parte, che sono incerti del loro avvenire e spesso, per mancanza di commesse, vengono licenziati dalle aziende.

Nella passata legislatura, già vi fu una proposta legislativa in merito: non venne varata per l'anticipato scioglimento delle Camere. Un'altra proposta è stata presentata nell'aprile di quest'anno, la quale mira appunto a dare una sistemazione al personale dipendente dagli appalti. Mi sono tuttavia domandato se sussista sempre l'esoso intermediario che specula, che si arricchisce a danno dei lavoratori, i quali, trovandosi in zone depresse, subiscono qualunque condizione. In realtà operano anche le cooperative, che si agevolano proprio per eliminare l'intermediario, facendo così beneficiare i lavoratori.

Bisogna rafforzare i controlli, in attesa che si trovi una diversa soluzione e stroncare gli abusi, affinché si rispettino i patti contrattuali, gli obblighi assicurativi, previdenziali, ecc. Sono personalmente convinto che si potrà trovare una soluzione, almeno per gli operai che abbiano già acquisito una sicura capacità tecnica professionale. Si era proposto di dare,

nei concorsi, un particolare punteggio di favore agli operai che per un certo numero di anni abbiano prestato attività presso le ditte appaltatrici. Il problema merita il più attento esame e voglio augurarmi che i colleghi chiamati a pronunciarsi possano trovare una soluzione equa, la quale concili gli interessi delle aziende, che perseguono un fine di lucro, con l'aspirazione di questi operai ad una stabilità, ad una tranquillità del domani.

GRAZIADEI. Vi sono state delle proposte precise.

TROISI, *Relatore*. Personalmente sarei propenso ad accettarle, anche se non integralmente, giacché mi sembra vi siano delle riserve da fare. Sarei propenso ad accettarle per quegli operai che presentano requisiti di capacità; e ciò costituisce anche interesse dell'azienda, poiché noi difettiamo di personale tecnico specializzato, la cui formazione richiede non pochi anni.

V'è un altro problema, quello degli oneri di natura politica e sociale gravanti sul bilancio delle ferrovie dello Stato: chiedo scusa ai colleghi se sono costretto a prolungare il mio discorso, ma si tratta di questioni fondamentali. Ho avuto modo di esaminare il bilancio delle ferrovie degli altri paesi ed ho notato come i suddetti oneri diano luogo a distinti rimborsi da parte dello Stato. Così, ad esempio, nel conto d'esercizio della società nazionale delle ferrovie francesi figurano tre forme d'intervento dello Stato: 1°) per colmare il disavanzo; 2°) per rimborsi relativi a riduzioni tariffarie; 3°) per rimborsi di indennità compensative di altri oneri.

Anche il conto di esercizio delle ferrovie belghe comprende fra le entrate i seguenti contributi e sovvenzioni dello Stato: sovvenzione economica e supplementi; rimborsi e compensi per riduzioni tariffarie, abbonamenti operai e maggiori oneri per stipendi e pensioni. Quindi lo Stato interviene per accollarsi gli oneri che non derivano dalla gestione economica delle aziende ferroviarie.

Lo Stato si avvale delle ferrovie come strumento di politica economica ed anche sociale, per aiutare l'agricoltura (praticando tariffe più vantaggiose per certi prodotti), per favorire alcuni paesi che si trovano in una determinata posizione geografica, per avvantaggiare alcune categorie. Ma sono tutti oneri che non devono pesare sulla azienda ferroviaria, se vogliamo veramente avere un bilancio chiaro, veritiero, che rifletta la gestione. Sarà più agevole determinare anche i costi che corrispondano ad una reale situazione. I rimborsi e con-

tributi compensativi da parte dello Stato sono dunque necessari. Saranno anche, in definitiva, delle partite di giro, perchè con il nuovo sistema non si ha alcun alleggerimento dell'onere complessivo dello Stato per la gestione ferroviaria; ma ciò è richiesto dalla chiarezza del bilancio, che permette di conoscere gli effettivi risultati economici propri dell'azienda ferroviaria.

Quindi, non neghiamo che la ferrovia abbia anche una sua funzione sociale. Ricordo che l'onorevole Graziadei fece in proposito un appunto garbato, come è suo solito, perchè intravide nella mia esposizione, in sede di Commissione, un angolo visuale eccessivamente economico. Ma io non metto in dubbio — e l'ho chiaramente illustrato nella relazione — la funzione propulsiva della ferrovia; però, ai fini contabili, se vogliamo formare un bilancio veritiero che rifletta i fatti aziendali, dobbiamo sistemare tutte le partite.

GRAZIADEI. E l'aspetto sociale?

TROISI, *Relatore*. Risiede appunto in questo: lo Stato obbliga la ferrovia a determinate agevolazioni.

GRAZIADEI. Se si ha soltanto come fine l'esercizio economico, l'aspetto sociale se ne va!

TROISI, *Relatore*. No, dobbiamo considerare l'azienda sotto il profilo contabile amministrativo; e allora bisogna tener conto di questi oneri che non sono strettamente di gestione, ma sono inerenti ad una funzione che l'azienda compie per delega dello Stato. E allora è necessario che gravino sulla contabilità, che figurino anche nei documenti contabili.

Ormai questa è una esigenza sentita e, nel progetto predisposto dalla commissione di studio Berruti, si propone la regolamentazione degli oneri che vengono sopportati dall'azienda per motivi di ordine extra-economico. Si prevede, infatti, che l'importo delle tasse, secondo le tariffe in vigore, dei trasporti eseguiti per conto o nell'interesse dello Stato e i minori introiti derivanti da riduzioni e concessioni praticate nell'interesse dello Stato sono rimborsabili dal Ministero del tesoro e dai ministeri ed enti pubblici interessati, ai quali deve far carico la spesa relativa. Ugualmente devono essere rimborsati oneri e spese sostenuti per conto delle amministrazioni e che non riguardano la gestione economica dell'azienda. Le eventuali divergenze sulla natura e l'entità delle richieste di rimborso vengono esaminate da apposita commissione, nominata dal Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei ministri, e composta da

un presidente di sezione o da un consigliere di Stato con funzioni di presidente, da due funzionari del Ministero del tesoro e da due funzionari dell'azienda.

Ugualmente i disavanzi di gestione di linee a scarso traffico, che devono essere esercitate per ragioni d'ordine economico o sociale di interesse dello Stato, devono essere reintegrati da sovvenzioni a carico del bilancio statale. Le relative richieste dell'azienda sono parimenti sottoposte all'esame della commissione, cui si è dinanzi accennato.

Particolarmente minuziosa è poi la regolamentazione in ordine ai bilanci. Sono stabiliti nella loro natura e nel loro ammontare gli stanziamenti che devono essere fatti nelle spese complementari del bilancio economico di esercizio per quanto riflette i rinnovi dell'armamento e del materiale rotabile e di esercizio. Sono specificate le spese di parte straordinaria da sostenere per aumenti e rinnovamenti patrimoniali, precisandosi quali di esse sono da imputarsi all'aumento del patrimonio (facendovisi fronte con erogazione del Ministero del tesoro, prestiti autorizzati dallo Stato, concorso di altre amministrazioni), e quali invece sono da considerarsi di rinnovamento del patrimonio, che devono essere fronteggiate con somme o assegnazioni a carico dell'esercizio. È infine contemplato un fondo di riserva di cinque miliardi per imprevisti, da costituirsi con assegnazioni annue a carico del bilancio economico di esercizio, non inferiore ai 500 milioni e da reintegrare, ove siano effettuati prelevamenti.

Se il tempo lo consentisse, potrei portare a conoscenza degli onorevoli colleghi i lineamenti della nuova struttura giuridica, secondo l'accennato progetto della commissione Berruti.

Si configura anche la soluzione secondo cui il presidente del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato può essere anche un estraneo alle ferrovie, che però abbia sicura capacità tecnica e perizia. Il ministro esercita naturalmente la sua alta vigilanza di carattere politico, ma si conferisce all'organo amministrativo, avente funzioni deliberative e consultive, una maggiore autonomia.

L'onorevole Bensi non è presente e mi risparmio di dire qualcosa in merito al direttore generale, poiché egli aveva mosso alcune critiche nei confronti di quell'alto funzionario.

Avviandomi verso la conclusione, concordo con quei colleghi che pensano essere necessario disporre degli strumenti idonei per una politica di coordinamento.

L'onorevole Bovetti ha richiamato una proposta fatta in sede dell'ultimo congresso nazionale dei trasporti: cioè, riunire in un solo organismo tutti i trasporti, che oggi sono divisi fra cinque dicasteri. È una proposta un po' audace per le resistenze che poi incontrerebbe nella sua realizzazione. Indubbiamente un coordinamento fra settori di trasporti che sono nell'ambito della giurisdizione di ministeri diversi riesce molto difficile. Ecco perché ogni anno si ripete da questi banchi la necessità, ad esempio, di trasferire al Ministero dei trasporti la direzione generale della viabilità e l'«Anas» (adesso, com'è noto, di competenza del Ministero dei lavori pubblici), che presiede ancora alla costruzione delle nuove strade ferrate.

Ora, la collaborazione fra strada e rotaia sarebbe più facile se questi mezzi di trasporto fossero concentrati nello stesso dicastero. Ma con l'accennata proposta si vorrebbe in un unico dicastero accentrare anche gli altri mezzi di comunicazione (marittimi ed aerei) che fanno parte integrante del sistema.

Intanto, ai fini del coordinamento, si potrebbe riprendere il progetto del Consiglio superiore dei trasporti. Bisognerebbe esaminare la possibilità di attuare questo organismo, che già funziona in altri paesi. In un precedente intervento ebbi modo di illustrare come esso funziona in Francia. Certo, occorre evitare che si crei un parlamentino, specie se a carattere corporativo con la rappresentanza degli interessi di categoria. In tal caso difficilmente si giungerebbe a conclusioni concrete ed il coordinamento rimarrebbe nel limbo dei buoni propositi. È necessario invece che il Consiglio superiore dei trasporti abbia il carattere di un organo collegiale spiccatamente tecnico.

Così pure va esaminata la possibilità che il Ministero dei trasporti — anche in relazione alla riforma amministrativa delle ferrovie dello Stato — sia riorganizzato, per un assolvimento coordinato dei propri compiti, su tre direzioni generali delle concessioni, della motorizzazione, degli affari generali e personale.

Prima di chiudere questo mio discorso di replica, devo fare brevi considerazioni sui

rapporti fra turismo e trasporti. I colleghi lo consentiranno, perché vi sono stati diversi interventi su questo argomento. Il collega Fumagalli ed altri hanno richiamato l'attenzione del Governo sull'importanza che i trasporti hanno nei riguardi dell'incremento del turismo. È superfluo indugiarmi ad illustrare l'importanza economica che ha per noi il turismo estero, da cui scaturisce una partita attiva, invisibile della nostra bilancia dei pagamenti, che compensa il disavanzo della bilancia commerciale. Il turismo può darsi una industria naturale, costituita dalla messa in valore delle nostre bellezze naturali, delle nostre antichità storiche, dei santuari, compendi termali, ecc. I forestieri sentono tali richiami e vengono da noi per godere queste nostre risorse turistiche. Quindi, attraverso il turismo noi diffondiamo anche la nostra civiltà. Vi è nel movimento turistico un aspetto economico che ha il suo valore; ma vorrei porre l'accento sull'aspetto politico, morale, sociale di affratellamento fra i popoli, di irradiazione della nostra stessa civiltà. I turisti, però, vogliono viaggiare comodamente. L'attrezzatura ricettiva, gli alberghi, i trasporti e la propaganda razionale ed organica costituiscono i fattori fondamentali del movimento turistico. In tema di trasporti, durante gli ultimi decenni abbiamo assistito ad una vera rivoluzione per quanto riguarda l'afflusso dei turisti in Italia secondo le vie di accesso: cioè si è determinata una prevalenza del numero dei turisti che entrano in Italia per via terrestre, su strada, è diminuito il numero degli stranieri che vengono in Italia attraverso la ferrovia; è diminuito pure il numero degli stranieri che vengono in Italia per via mare, mentre è aumentato quello per via aerea. Si è avuto un profondo rivolgimento: nel 1953 gli stranieri entrati in Italia si sono serviti soprattutto di autoveicoli nella misura del 64 per cento del totale, le ferrovie hanno trasportato solo il 30 per cento dei turisti, le linee aeree il 3,4 per cento e quelle marittime il 2,6 per cento.

Secondo l'«Enit» si hanno i seguenti dati statistici sul movimento dei turisti, distinti secondo le vie di accesso:

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

ANNI	FERROVIA		STRADA		PORTI		AEROPORTI		TOTALI GENERALI (in migliaia)
	Numero in migliaia	%	Numero in migliaia	%	Numero in migliaia	%	Numero in migliaia	%	
1931	919	42,0	1.156	52,9	108	5,0	2	0,1	2.185
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1937 . . .	1.468	29,3	3.376	67,3	163	3,2	11	0,2	5.018
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1951 . . .	2.076	38,4	3.028	56,0	113	2,1	188	3,5	5.405
1952 . . .	2 117	34,9	3.572	58,9	155	2,6	215	3,6	6 059
1953 (1° se- mestre . .	917	35,0	1.504	57,5	71	2,8	123	4,7	2 618

Rileviamo che dal 1931 al 1952 i turisti stranieri entrati in Italia sono triplicati. Il maggior aumento percentuale l'ha avuto il mezzo aereo. Nel 1931 l'incidenza percentuale dell'aereo era inferiore a 0,1 per cento e quella della nave del 5 per cento; nel 1952 l'incidenza dell'aereo è salita al 3,6 per cento, e quella della nave è scesa al 2,6 per cento. L'aeroplano si è inserito ormai su tutte le rotte e la sua clientela non è più di lusso, perché anche l'emigrante oggi preferisce questo mezzo. Non è arrischiato affermare che per quanto riguarda i passeggeri l'aereo sta vincendo la concorrenza della nave.

Da quanto ho esposto, si rende necessario tener conto dei suggerimenti fatti da alcuni colleghi. L'onorevole Fumagalli ha detto che i turisti non giungono in Sicilia, perché il turista che arriva in Italia con la macchina — e sono molti, come abbiamo visto — non avendo la possibilità di trasportare l'autoveicolo in modo economico, si ferma nelle regioni del nord trascurando quelle del sud. Quindi è opportuno facilitare, attraverso appositi carri, il trasporto degli autoveicoli concedendo non vantaggi. Abbiamo sentito dire da alcuni colleghi che per il trasporto di un'automobile attraverso lo stretto di Messina il nolo è piuttosto elevato. Tali problemi meritano di essere rapidamente risolti per consentire anche un maggiore soggiorno del turista. Le statistiche hanno messo in evidenza una importante caratteristica: è vero che il turismo va diventando sempre più un fenomeno di massa, però la maggiore mobilità del turista ha determinato un minor numero di giornate di presenza. Quindi la permanenza

media del turista è diminuita. A noi invece interessa proprio che aumenti la permanenza media, e ciò si può ottenere consentendo al turista ogni sorta di facilitazioni che costituiscano un efficace allettamento per indurlo a soggiornare più a lungo. Il turista, sotto il profilo economico, non è che un consumatore dei nostri prodotti e servizi. E quando egli ritorna nel suo paese conserva l'abitudine di consumare i nostri prodotti più tipici che ha conosciuto durante il viaggio. In sostanza con il turismo si ha una esportazione, che alcuni chiamano esportazione all'interno, perché si effettua senza spedizione sui mercati esteri con le relative spese ed i rischi connessi. È il consumatore straniero che si trasferisce momentaneamente aggiungendo alla domanda complessiva di beni e servizi del mercato interno quella proveniente dalla sua scheda di bisogni. Non mi dilungo oltre nell'illustrare ciò che si è fatto per incrementare le linee turistiche. Ogni anno si svolge la conferenza delle linee di gran turismo, che stabilisce gli itinerari per convogliare le correnti del turismo e mettere in valore le attrattive naturali, artistiche, storiche, religiose delle diverse località. Si organizzano anche i treni turistici, che consentono vasti trasferimenti di masse da un luogo ad un altro a prezzi vantaggiosi. E questo è possibile attraverso la riduzione della tara, conseguente alla occupazione completa dei posti, ma, per la relazione d'interdipendenza che lega i fenomeni economici, sono a loro volta i prezzi bassi che assicurano la completa utilizzazione dei posti.

L'incremento del turismo interno ha una sua grande funzione economica e sociale; di-

fatti le masse che si riversano in altre regioni consumano, acquistano, spendono e quindi si opera una redistribuzione del reddito; inoltre, attraverso questi contatti gli italiani si conoscono meglio conseguendo una maggior fusione politica, morale e culturale fra le varie regioni.

Devo ringraziare l'onorevole Colitto, che ha rilevato l'importanza di una mia modesta osservazione riguardo l'economia dei trasporti. Tutti hanno riconosciuto l'importanza che il fenomeno trasporto ha nella vita odierna e si sono esposti dati statistici per documentare la incidenza dell'attività dei trasporti sulla occupazione e sul reddito nazionale. L'insegnamento dell'economia dei trasporti non è tuttavia adeguato. Mentre in quasi tutte le facoltà universitarie degli Stati Uniti si insegna questa disciplina, che ormai ha acquistato una autonomia scientifica, da noi l'insegnamento ha carattere complementare in alcune facoltà di economia e commercio e soltanto presso la università di Trieste esiste una cattedra di ruolo.

Il voto formulato nella relazione si riferisce non all'insegnamento della tecnica ed economia dei trasporti, per il quale già esistono istituti che fanno onore all'Italia (facoltà di ingegneria), ma all'insegnamento di tale disciplina nelle facoltà di economia e commercio e di scienze politiche.

Auspico che l'insegnamento dell'economia dei trasporti venga introdotto nelle suddette facoltà, in modo da dare la possibilità di acquisire una specifica preparazione a coloro che saranno chiamati ai pubblici concorsi e alla carriera presso lo stesso Ministero dei trasporti. È stato rilevato che nei bandi di concorso per il Ministero dei trasporti non viene richiesta questa materia tra le prove da sostenere; mentre un minimo di specializzazione iniziale sarebbe oltremodo utile a funzionari che nel progresso della loro carriera dovranno occuparsi dei molteplici problemi della economia dei trasporti e concorrere ad elaborare norme e provvedimenti legislativi.

Mentre da noi l'economia dei trasporti costituisce tuttora una zona depressa della cultura, come ha detto autorevolmente il professor Renato Trevisani, titolare dell'unica cattedra di ruolo esistente in Italia, quella dell'università di Trieste, negli Stati Uniti d'America la materia dei trasporti costituisce parte integrante dei corsi obbligatori di vari indirizzi di studi sia come preparazione professionale specifica sia ai fini di cultura ge-

nerale. Pioniera è stata la università di Harvard, ai cui docenti si devono fondamentali studi sull'economia dei trasporti e sulle tariffe ferroviarie in particolare.

Nessuno dei colleghi ha messo in rilievo l'orientamento verso la unificazione internazionale dei trasporti.

Nella mia relazione ho parlato del *pool* europeo dei carri ferroviari, ma vi è qualche cosa di più importante. Si è istituito un organismo internazionale a carattere permanente, la conferenza europea dei ministri dei trasporti, oltre al coordinamento esercitato dai vari comitati dei trasporti in seno all'O. E. C. E. ed alla C. E. C. A. Nell'ottobre scorso la conferenza europea dei ministri dei trasporti tenne una importante sessione di lavori e l'Italia fu degnamente rappresentata dal ministro onorevole Mattarella, che illustrò il nostro punto di vista ed il nostro orientamento sui vari problemi esaminati.

Richiamo brevemente il contenuto delle tre mozioni approvate: proposta di mettere in comune i materiali per i trasporti; itinerari internazionali razionali e tariffe internazionali; standardizzazione del materiale rotabile, elettrificazione delle strade ferrate ed utilizzazione delle motrici azionate da motori *Diesel*.

Sottolineo la particolare importanza del problema relativo alla standardizzazione del materiale rotabile.

Si è notato che, mentre nella costruzione degli autoveicoli si raggiunge un notevole progresso tecnico per mezzo della standardizzazione, invece per la costruzione del materiale rotabile sussiste una miriade di aziende che non sono tipizzate nella produzione. Ciò non può non riflettersi sui costi. Quindi, nell'ambito europeo è augurabile che si possano tipizzare le varie parti di materiali rotabili con notevoli vantaggi dei bilanci delle ferrovie.

Nella odierna politica volta a realizzare la integrazione economica europea operano due importanti fattori: creazione di un sistema tariffario unico europeo; standardizzazione del materiale rotabile ferroviario. Bisogna gradatamente abolire le barriere di natura tecnica (differenze negli scartamenti dei binari, nella forza motrice elettrica) e di natura commerciale (disuguaglianze nelle tariffe ferroviarie e nelle tasse) nei punti di collegamento della rete ferroviaria di un paese con quella degli altri paesi.

Concludo richiamando il pensiero di due economisti. Il Marshall ha detto che il fatto dominante dei tempi moderni non è costituito tanto dai progressi delle industrie manifatturiere, quanto da quelli dei trasporti.

SALA. Speriamo che il Marshall venga qui a parlare.

TROISI, *Relatore*. Il Marshall non è più tra i vivi, ma le sue opere sono fonti perenni d'insegnamento e vengono adottate come testo nelle università anglosassoni.

SALA. Perché non cita economisti italiani?

TROISI, *Relatore*. Cito il Marshall, perché in materia di trasporti fa testo, come fanno testo molti autori americani, dato che in quelle università si studia l'economia dei trasporti. Dove fiorisce l'insegnamento universitario prospera anche la ricerca scientifica. Posso aggiungere, per informazione del collega, che l'economista Alfredo Marshall in sostanza seguì, nella sua scia, un grande italiano, Vilfredo Pareto, fondatore della Scuola matematica.

SALA. Allora, ricollegiamoci al Pareto.

TROISI, *Relatore*. Diceva dunque il Marshall che il fatto dominante del mondo moderno è dato dai progressi nelle industrie dei

trasporti, che, allargando la zona di smercio dei prodotti, ampliano ed equilibrano i mercati, li unificano.

E al collega, se non dispiace, citerò un altro economista, il Pigou, il quale diceva che due grandi avvenimenti hanno rivoluzionato il mondo: i trasporti e le nuove funzioni esercitate dalla donna nell'economia moderna.

Concludo auspicando che il sistema dei trasporti, diventato così complesso ed articolato, si perfezioni sempre di più, conseguendo la massima coordinazione nell'ambito interno e nel campo internazionale. Notiamo la coesistenza dei più diversi tipi di trasporto, perché vi è un principio di convenienza che regge ognuna di queste forme, dal tradizionale, millenario carro trainato dai buoi all'aereo a reazione; ma tutti insieme questi trasporti costituiscono un sistema. Il nostro compito è di attuare una politica sempre più organica ed unitaria dei trasporti, che asseconi i progressi economici e sociali del nostro paese. (*Applausi al centro*).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

**ALLEGATI AL DISCORSO DELL'ONOREVOLE TROISI, RELATORE PER IL BILANCIO
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI**

ALLEGATO N. 1.

LIVELLO TARIFFARIO COMPARATIVO

VIAGGIATORI

(Prezzi per viaggiatore/km. — per viaggi di corsa semplice — Tariffa ordinaria)

(Novembre 1953)

	PREZZI (in centesimo di franco svizzero)			INDICI (Italia = 100)		
	Classe III	Classe II	Classe I	Classe III	Classe II	Classe I
ITALIA	3,29	5,60	8,40	100 —	100 —	100 —
AUSTRIA (a)	3,40	6,80	8,50	103,35	121,42	101,20
GERMANIA	7,13	10,70	14,26	216,71	191,07	169,76
BELGIO	7,48	12,69	18,32	227,35	226,60	218,09
FRANCIA	8,04	10,03	13,62	244,37	179,10	162,14
SVIZZERA	10,50	14,70	21 —	319,14	262,50	250 —
SVEZIA	10,62	15,67	30,62	322,79	279,82	364,52

(a) I prezzi austriaci aumentano del 25 per cento dal 1° gennaio 1954.

ALLEGATO N. 2.

LIVELLO TARIFFARIO COMPARATIVO

VIAGGIATORI

(Prezzi per viaggiatore/km. — per viaggio di corsa semplice — Tariffa ordinaria)

(Nuovi prezzi dal dicembre 1953)

	PREZZI (in centesimo di franco svizzero)			INDICI (Italia = 100)		
	Classe III	Classe II	Classe I	Classe III	Classe II	Classe I
ITALIA	4,12	7,01	10,50	100 —	100 —	100 —
AUSTRIA (a)	(3,40)	(6,80)	(8,50)	(82,52)	(97,00)	(80,95)
GERMANIA	7,13	10,70	14,26	173,05	152,63	142,48
BELGIO	7,48	12,69	18,32	181,55	181,02	174,48
FRANCIA	8,04	10,03	13,62	195,15	143,08	129,71
SVIZZERA	10,50	14,70	21 —	254,85	209,70	200 —
SVEZIA	10,62	15,67	30,62	257,77	223,58	291,62

(a) I prezzi austriaci aumentano del 25 per cento dal 1° gennaio 1954.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

ALLEGATO N. 3.

SITUAZIONE TARIFFARIA 1° NOVEMBRE 1953

TRASPORTI MERCI

Prezzi per tonnellata e per chilometro, per la distanza di 300 chilometri, per spedizioni di almeno 15 tonnellate a piccola velocità (velocità ordinaria) (in centesimi di franco svizzero)

M E R C I	Italia	Austria	Belgio	Cecoslo- vacchia	Dani- marca	Francia	Germa- nia	Jugo- slavia	Nor- vegia	Olanda	Roma- nia	Svezia	Svizzera	Ungher- ia
Frumento	4,4	3,9	7,2	11,6	4,7	7,0	11,6	10,7	8,8	3,6	8,9	6,9	10,4	14,7
Legumi secchi	4,4	9,1	9,3	11,6	4,7	10,7	11,6	14,3	8,8	3,6	13,1	6,9	10,4	17,6
Macchine agricole	5,4	10,4	10,0	14,0	6,4	18,6	12,2	12,1	8,8	4,1	9,8	7,7	10,4	19,9
Semi oleosi	4,9	9,1	10,0	11,6	6,5	10,2	12,2	14,3	10,9	3,6	8,9	10,8	15,9	19,6
Cellulosa	4,8	5,9	8,8	8,7	5,2	10,1	11,6	9,3	8,0	4,1	8,9	5,7	14,4	17,9
Zucchero comune	4,9	8,9	9,3	23,9	5,9	9,7	12,9	27,9	10,9	4,5	16,1	12,7	15,9	17,9
Carbone fossile	4,1	4,5	5,9	6,3	4,3	7,8	7,3	6,9	7,2	3,2	4,3	5,3	7,5	7,6
Agumi	4,7	13,1	10,0	23,9	6,5	10,5	13,2	27,9	10,9	4,5	29,0	12,7	15,9	26,2
Zolfo greggio	4,7	10,4	8,8	16,8	6,5	9,7	12,2	25,1	9,7	4,1	24,1	6,2	14,4	16,5
Piriti di ferro	4,1	4,6	6,0	6,3	5,2	6,6	7,3	5,8	5,9	3,2	4,3	5,0	4,5	7,1
Frutta fresca	4,7	10,4	10,0	16,8	6,5	10,5	12,2	16,5	10,9	3,6	7,4	11,5	15,9	22,4
Vino in botti	4,6	7,5	10,0	16,8	6,5	10,2	13,2	16,5	10,9	4,5	24,1	8,6	15,9	16,3
Sale comune	4,6	10,4	6,0	16,8	5,3	9,7	12,3	14,3	7,2	3,6	9,8	5,5	15,9	14,7
Merci d'ogni genere	5,5	13,1	10,0	23,9	6,5	—	13,2	27,9	10,9	4,5	31,7	12,9	15,9	33,9
Strutto	4,9	12,0	10,0	20,5	5,9	10,2	12,9	20,2	10,9	4,5	29,0	12,7	9,2	23,9
Legname segato	4,8	7,5	8,8	9,2	5,2	9,0	9,1	11,2	6,5	3,2	9,8	5,3	10,4	14,7
Minerali metalliferi	3,6	4,6	6,0	6,2	5,2	7,9	7,3	5,8	6,5	3,2	4,3	5,0	15,9	7,1
Benzina, petrolio	5,5	13,1	10,0	16,8	6,4	10,2	13,2	25,1	10,9	3,6	14,5	7,7	15,9	17,6

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gatto, relatore per il bilancio del Ministero della marina mercantile.

GATTO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Io debbo anzitutto ringraziare coloro che si sono interessati della mia modesta fatica. Nella relazione mi sono sforzato di fare un po' il quadro dell'attuale situazione della marina mercantile, ed era evidente che in un giudizio di analisi risultassero tutte le attuali deficienze di questo Ministero. Però è anche evidente che va fatto un giudizio di sintesi: questo dà dei risultati che non possono non suonar lode al ministro, al sottosegretario, ai loro collaboratori, perché, se noi mettiamo in relazione l'attuale situazione del Ministero della marina mercantile con quella di un passato più o meno remoto, vediamo che non vi è stato immobilismo nel Ministero della marina mercantile, ma che vi è stata una continua ascesa, un continuo miglioramento, uno sforzo tenace e spesso vittorioso, per superare tutte le difficoltà, indubbiamente notevoli, che questo Ministero e la sua attività incontrano.

Si sono fatte molte osservazioni sull'impostazione e sul volume del bilancio del Ministero della marina mercantile. Ne hanno parlato gli onorevoli Semeraro, Ducci, Jacoponi, un po' tutti, lamentando l'insufficienza dei fondi stanziati. In ispecie l'onorevole Jacoponi ha ricordato come il ministro abbia detto che la marina mercantile è la terza attività economica della nazione, e quindi si è chiesto: è questo il bilancio della terza attività economica della nazione?

Prima di rispondere a questo, che è un po' l'interrogativo centrale, io vorrei fare qualche osservazione.

Per esempio, l'onorevole Ducci ha osservato che vi è stata una diminuzione nel bilancio della marina mercantile in relazione ai bilanci precedenti. Il motivo di ciò è molto semplice; e lo ha detto il ministro in una interruzione, osservando che non si tratta di una effettiva diminuzione della consistenza del bilancio, ma si tratta invece di una situazione che, sotto certi aspetti, deve tutti rallegrarci, e cioè di una minore passività, di una minore necessità di integrazione del bilancio delle società di preminente interesse nazionale.

Lo stesso onorevole Ducci ha lamentato che parte del bilancio vada ricercato fuori dello stesso; in altre parole, ha rilevato come si abbia bisogno di due libri, anziché di uno solo, per leggere l'effettiva consistenza del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Debbo far rilevare all'onorevole Ducci che trattasi di una cosa passeggera, perché quel secondo libro (che sarebbe costituito dalla nuova legge sulle costruzioni navali), evidentemente l'anno venturo non vi sarà più, in quanto la spesa relativa rientrerà nel bilancio, ed anzi noi ci auguriamo — ai fini delle costruzioni che quella legge permetterà — che il bilancio subisca un notevole aumento.

Anch'io però ho fatto delle osservazioni sull'esiguità del bilancio, in relazione alla importanza della marina mercantile, ed ho osservato che si tratta di un ministero giovane, di un ministero che deve ancora crescere.

A questo proposito bisogna dire che questa è la tragedia del ministro, e la tragedia di tutti coloro che si occupano della marina mercantile. Noi ci troviamo indubbiamente di fronte alla terza attività economica della nostra nazione, ma dobbiamo fare un'altra constatazione poco piacevole, e precisamente questa: che non vi è, in Italia, una coscienza marinara tale, una tale coscienza dei vari problemi della marina mercantile, per cui sia facile al ministro poter ottenere che il suo bilancio abbia un volume quale, in effetti, l'attività economica che rappresenta gli darebbe il diritto di avere.

Molta parte della coscienza marinara italiana si ferma ai vari bei discorsi, all'ammirazione di episodi — indubbiamente meritevoli ed eroici — di marinai che muoiono con le navi, ma difficilmente si traduce in attività economica, in afflusso di capitali verso le attività marittime. Se noi, per esempio, mettiamo in relazione la nostra coscienza marinara con la coscienza marinara olandese, dove sono pochi i cittadini che non abbiano capitali impiegati in attività marinare, noi vediamo che la nostra coscienza marinara è il più delle volte una espressione retorica. Noi dobbiamo creare questa più completa coscienza marinara; questo dovrà avvenire anche da noi e dovrà avvenire, vorrei dire, fatalmente proprio perché l'attività della nostra marina mercantile è la terza grande attività della nostra nazione. Il ministro si trova in una situazione di particolare difficoltà, perché per poter chiedere ed ottenere bisogna che vi sia dietro l'attività del Ministero della marina mercantile una opinione pubblica cosciente del grande problema e della grande attività economica che il Ministero stesso rappresenta, il che ancora non è. Non vi è dubbio che da parte del ministro è stato compiuto ogni sforzo; non vi è dubbio altresì che prima o poi il problema si im-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

porrà al Governo e che si riuscirà col tempo ad avere un bilancio più adeguato alla attività di questo settore. Non vi è dubbio, poi, in quanto questa coscienza marinara è più luogo retorico che vera e propria attività economica, che lo sforzo del ministro è meritevole di elogio e va visto con senso di fiducia.

L'onorevole Jacoponi ha parlato del lavoro dei marittimi e del lavoro portuale. Ha detto cose che sono solo in parte esatte. Prima ancora di esaminare i vari problemi che incidono su questo particolare ramo del lavoro marittimo, vorrei dare un giudizio di sintesi. Ho visto che non v'è settore della attività marinara nel quale l'amministrazione della marina mercantile non sia stata presente. In tutti i casi il Ministero della marina mercantile è intervenuto per mettere d'accordo le parti contraenti e per trovare la soluzione dei problemi, sia con pazienti trattative, sia con vere e proprie proposte di legge. Questo va osservato perché dimostra quanta sensibilità sociale esista nel ministro della marina mercantile, e come tutti i problemi inerenti all'attività marinara siano presenti ai competenti organi del Ministero.

Una fra le principali questioni che sono sul tappeto in questo settore è senza dubbio quella dell'avvicendamento dei marittimi. L'avvicendamento è un grande problema. A me pare anzitutto che non sia del tutto esatto quanto ha affermato l'onorevole Jacoponi e cioè che sia in aumento la disoccupazione nel settore dei marittimi. Le statistiche indicano un continuo aumento dell'occupazione in questo settore. Vera è un'altra cosa, e cioè che risulta, sì, aumentato il numero dei disoccupati nel settore dei marittimi, ma non in relazione ad una effettiva diminuzione delle possibilità di lavoro, bensì in relazione all'apertura delle liste dei marittimi. Il che ha portato alla iscrizione in tali liste di tanta gente che talvolta nulla ha a che fare con la navigazione vera e propria. Siamo cioè di fronte ad un fenomeno che sotto certi aspetti può chiamarsi più che altro un fenomeno, diremo così, di inflazione di iscrizioni nelle liste. Per ritornare all'avvicendamento, questa questione che oggi in un certo senso travaglia la vita dei marittimi e che rende un po' tesi i rapporti fra l'armamento e i marittimi stessi, è una questione che noi ci auguriamo possa trovare in breve la sua soluzione. Noi sappiamo che il ministro sta direttamente e vivamente interessandosi di questo settore.

Sono perfettamente d'accordo con quei colleghi, gli onorevoli Santo Semeraro e

Jacoponi, che hanno parlato del premio di avvicinamento. Questo premio è di 7.500 lire mensili durante tutto il periodo di permanenza a terra dei marittimi. Bisogna continuare ad erogarlo senza interruzioni e trovare la possibilità, prima che finisca il fondo, di reperire altri mezzi che permettano di continuare questa assistenza, che in pratica si è dimostrata ottima sotto tutti gli aspetti. So che il Ministero si sta interessando attivamente della questione.

Molti colleghi (particolarmente gli onorevoli Ducci e Santo Semeraro) si sono occupati del problema delle pensioni. Anche a questo riguardo bisogna obiettivamente ammettere che il Ministero ha fatto compiere un passo notevole a questo settore. L'onorevole Ducci — come è sua abitudine — lo ha riconosciuto molto onestamente. Vi sono ancora delle sperequazioni e dei casi marginali che vanno risolti, ma non vi è legge che non porti a qualche spiacevole involontaria ingiustizia: poi l'esperienza dell'applicazione della legge, denunciando le lacune, fa sì che ad esse si ponga rimedio.

I casi citati dal collega Ducci, riguardanti le vedove, gli orfani di guerra e gli impiegati delle società di preminente interesse nazionale, vanno riesaminati e bisogna intervenire. A questo proposito posso dire che è in atto lo studio, anzi credo sia imminente la presentazione di un disegno di legge da parte del Ministero per ovviare alle lacune che l'applicazione pratica della legge ha dimostrato. Anche in questo settore pertanto non può dirsi che il Ministero non sia stato vigilante: non solo si è esercitata vigilanza, ma si è manifestata la precisa volontà di intervenire per eliminare le deficienze.

Desidero soffermarmi sulla grave situazione del naviglio minore e del naviglio peschereccio, in relazione al problema delle pensioni. Vi è sperequazione tra il carico che la legge sulle pensioni prevede per il grande naviglio ed il carico che prevede per il naviglio minore e per il naviglio peschereccio: tale sperequazione ha portato ad una difficile situazione. Ho ricevuto delle commissioni di piccoli armatori le quali mi hanno detto che saranno costretti a disarmare le loro navi. Non è necessario tuttavia fare raccomandazioni al ministro perché mi consta che al Ministero sono in corso trattative e studi su questo problema. La soluzione non è facile, me ne rendo perfettamente conto; ma ciò non toglie che, appena una deficienza si rilevi, bisogna sforzarsi di superare le difficoltà che si presentano: bisogna

trovare una soluzione che sollevi la situazione di questo armamento minore.

L'onorevole ministro ha giustamente osservato che questo problema non dipende soltanto da lui, ma soprattutto da un altro ministero. È un'osservazione giusta ed inconfutabile. Noi prendiamo atto dell'attività del ministro anche in questo settore, che non è di sua stretta competenza, ma che ha diretta influenza sul suo Ministero e lo preghiamo di persistere nell'azione già intrapresa, affinché il problema sia risolto.

Per quanto concerne il lavoro dei portuali, ci piace rilevare che il Ministero della marina mercantile ha provveduto ad un complesso veramente notevole di forme assistenziali. Sotto tale aspetto questo Ministero è all'avanguardia e, in talune particolari forme di assistenza, è addirittura un innovatore. Altri sforzi vanno fatti in questo settore, ma ciò non toglie che, per le molte cose buone e nuove che sono state fatte, non vada data lode al ministro.

Per quanto riguarda il problema dei lavoratori dei porti, al quale ha accennato soprattutto l'onorevole Jacoponi, osservo che è vero che la meccanizzazione dei porti può portare anche ad un aumento di disoccupazione, ma è evidente — e lo stesso onorevole Jacoponi onestamente lo ha riconosciuto — che non si può arrestare la meccanizzazione, che è una forma di progresso. Bisogna però dire che questa attività di miglioramento deve essere svolta con cautela, in modo da non creare gravi squilibri nella situazione attuale delle compagnie portuali.

Circa le compagnie portuali vorrei insistere su di un concetto che ho esposto anche nella relazione, cioè sull'opportunità di creare delle liste chiuse di lavoratori occasionali. Questi lavoratori occasionali, che talvolta sono numerosissimi, si trovano in una situazione penosa.

JACOPONI. Le liste chiuse dei lavoratori occasionali esistono già in diverse compagnie.

GATTO, *Relatore*. Ma non in tutte. Credo che questo sistema possa portare ad una maggiore qualificazione dei lavoratori, e soprattutto possa creare una attesa giustificata in coloro che sono iscritti in queste liste, evitando nello stesso tempo gravi delusioni a coloro che non sono iscritti.

Spero che queste liste, dove sono state applicate, abbiano dato buoni risultati. A mio avviso, quello delle liste chiuse può essere un ottimo provvedimento. Mi auguro che esso possa essere esteso dappertutto.

Circa la situazione della flotta mercantile, non abbiamo mancato nella relazione di indicarne l'insufficienza. Però quando dobbiamo dare un giudizio sull'opera di un ministero, dobbiamo guardare non solo quello che manca da fare, ma anche quello che si è fatto. E quando noi diamo un giudizio di sintesi — come del resto ha osservato molto bene e con maggiore vivezza della mia l'onorevole Petrucci — sulla situazione della flotta mercantile italiana, noi ci troviamo di fronte a due cifre, che indubbiamente non possono non farci dare un giudizio favorevole. Le cifre sono rappresentate dal tonnellaggio della flotta nel 1945 e nel 1954. Da queste cifre notiamo che la flotta nel 1945 era ridotta a poco più di 300 mila tonnellate, mentre nel 1954 essa è di 3.722.471 tonnellate di stazza lorda.

Siamo perfettamente d'accordo che non tutte queste tonnellate sono di ottimo naviglio. (*Interruzione del deputato Sala*).

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Se fosse stato ministro l'onorevole Sala, avremmo avuto 5 milioni di tonnellate nuove!

GATTO, *Relatore*. Mi sono preoccupato, nella relazione, di fare una statistica dell'età delle navi, perché è evidente che bisogna guardare anche avanti e vedere le direttrici che deve prendere il ministro nella sua azione futura. Ma come si fa a non riconoscere che è stata ricostruita in brevissimo tempo la flotta della marina mercantile in Italia? Francamente non mi pare che si possa negare questo giudizio favorevole al Ministero della marina mercantile. L'onorevole Calandrone ha negato che si sia ricostruita la nostra flotta, mentre l'onorevole Semeraro, della sua stessa parte politica, con maggiore obiettività, ha detto il contrario.

Occorre tener presente per un obiettivo giudizio la particolare situazione dovuta al periodo bellico: tutta la nostra flotta mercantile era stata distrutta, così com'era avvenuto nella guerra 1915-18. In tale situazione, il primo problema che si presentava a qualsiasi uomo di governo era quello di ripristinare la possibilità dei trasporti delle materie prime e dei generi alimentari, la qual cosa aveva somma importanza per il nostro paese che deve rifornirsi dall'estero di parecchie derrate. Il problema della ricostruzione quantitativa del tonnellaggio, nell'immediato dopoguerra, non poteva non avere la prevalenza su quello della qualità del naviglio.

Questa è la logica seguita dal Governo: non si sarà certamente potuto mettere in

mare immediatamente delle navi eccellenti, ma la situazione di necessità imponeva di aumentare il tonnellaggio.

Lo stesso ministro Tambroni si è ora fatto propugnatore di una politica che, superata la fase dell'immediato dopoguerra, non può non essere diversa: egli si pone ora il problema qualitativo della flotta e si mette sulla via della sua risoluzione.

Nemmeno però può dirsi che la ricostituzione della flotta sia stata fatta soltanto sotto l'aspetto quantitativo. Per quanto riguarda le navi per il trasporto di passeggeri, per esempio, la situazione è buona anche dal punto di vista qualitativo ed è in continuo miglioramento. Oggi, infatti, abbiamo in linea delle navi che indubbiamente sono fra le migliori realizzazioni della tecnica navale internazionale.

Quindi, quando si sono costruite navi nuove si è costruito badando non solo al tonnellaggio, cioè tenendo presente non solo il criterio quantitativo, ma anche il criterio qualitativo. Dove la situazione è più delicata è nel settore a carico secco. Si sa che ci sono ancora troppe navi in legno, vecchie, e che naturalmente rendono poco. C'è in questo settore la necessità di naviglio anche qualitativamente buono. Ripeto però che tutta la politica del ministro è oggi indirizzata verso questa ricostruzione anche qualitativa.

Infatti recentemente sono stati presi dei provvedimenti che aiutano la sostituzione del naviglio in legno con naviglio in ferro, ed anche l'emendamento Ducci sull'articolo 6 della nuova legge, che ha poi fatto accendere una polemica tra l'amico Petrucci e l'amico Ducci, per l'emendamento all'emendamento proposto dall'onorevole Petrucci, è indubbiamente un emendamento che tende al miglioramento qualitativo della flotta. Dice l'amico Ducci che il subemendamento Petrucci toglie implicitamente la possibilità di miglioramento qualitativo: ma no; anche qui bisogna andare con gradualità.

Sarebbe, ad esempio, stato errato togliere la possibilità dei benefici al Conte Biancamano.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Al Saturnia.

DUCCI. Di questo mi ero preoccupato e l'avevo fatto presente.

GATTO, *Relatore*. Quindi è questione di procedere con un certo criterio di gradualità.

Dopo di avere assai brevemente detto quale è l'indirizzo del ministro nella nuova politica qualitativa della nostra flotta e avere osservato (ripeto: è un dato obiettivo, che mi pare non si possa disconoscere) come in

effetti sia stata ricostituita la marina mercantile italiana e come essa nella graduatoria delle marinerie internazionali abbia ripreso il posto del 1938, veniamo a parlare delle costruzioni navali.

Su questo argomento si è fatta sempre una critica. Si è detto: voi fate sempre delle leggi cerotto, delle leggi che vedono la soluzione caso per caso, ma non fate leggi organiche. Io credo che non si possa affermare che le leggi precedenti non siano servite allo scopo per cui furono fatte, giacché non si può affermare che esse non abbiano portato alla ricostruzione, non solo quantitativa ma anche qualitativa, del naviglio italiano. Con la legge del 1949, le due leggi del 1952 e la legge del 1953, si sono spesi 54 miliardi e 600 milioni, i quali 54 miliardi e 600 milioni sono serviti a costruire delle ottime navi per un complesso di 630 mila tonnellate di stazza lorda ed hanno inoltre permesso la modifica e la riparazione di molte altre navi.

Altre 150 mila tonnellate di stazza lorda sono costruite o sono in corso di costruzione con i cosiddetti programmi triestini, cui il Tesoro, a sua volta, ha dato un contributo di oltre 20 miliardi. Quindi bisogna riconoscere che uno sforzo notevole c'è stato.

Ma, soprattutto, quello che mi piace qui rilevare è un altro fatto di ordine psicologico e sociale: cioè che un ministero che in fondo non era forse direttamente quello cui spettava questo gravoso compito, il Ministero della marina mercantile, si è preoccupato di salvaguardare i nostri cantieri e di dar lavoro alle maestranze. A ben guardare, questo avrebbe potuto anche essere un onere spettante al Ministero dell'industria. È giusto riconoscere qui che vi è sempre stata la particolare sensibilità del Ministero della marina mercantile, il quale è intervenuto in questo settore ed ha cercato non soltanto di salvare l'attrezzatura dei nostri cantieri (cosa indispensabile per una nazione come la nostra, tutta protesa sul mare), ma ha salvato anche tante maestranze dalla disoccupazione.

Nel momento in cui parliamo è a tutti noto che il problema dei cantieri è ancora un problema grave, ed è anche noto a tutti che il ministro ha provveduto anche questa volta a presentare una legge per rimediare a questa disgraziata situazione.

Si è fatta colpa al ministro di aver presentato la legge sulle costruzioni navali in ritardo, ma non mi pare veramente che si possa muovergli questa accusa. La situazione parlamentare è stata tale che non era assolutamente possibile presentare la legge prima

di quando non sia stata presentata. E vorrei pure dire che il ministro vi ha messo anche tutta la sua buona volontà, fino ad essere (non saprei come dire, la parola è brutta e potrebbe essere male interpretata) un pungolatore, affinché la legge venisse approvata subito, proprio perché preoccupato della situazione dei cantieri.

Questa legge ha certamente dei meriti, che credo siano stati riconosciuti da tutti. Uno dei suoi meriti è quello di essere indubbiamente una legge organica, che spazia per un decennio e che potrà anche essere prorogata. Ed è anche una legge che ha il merito di lasciare che l'armamento nazionale si scelga il cantiere, andando così incontro ad una delle aspirazioni della categoria. E, si badi bene, questo potrà indubbiamente portare anche ad un ribasso nei costi.

L'onorevole Semeraro ha posto una domanda un po' imbarazzante: se c'è un cantiere mal condotto e male attrezzato, come potrà trovar lavoro?

Che cosa potrei rispondere all'onorevole Semeraro? Forse potrei rispondere in uno strano modo, dicendo che bisogna approvare la legge Angelini-Cappugi. Potrei anche rispondere che bisogna assolutamente che questi cantieri trovino modo di migliorare la loro attrezzatura, che ci fanno una pena profonda le loro maestranze, ma che non si può assolutamente di questi inconvenienti (derivanti da un'industria mal condotta e per la quale vanno proposti rimedi) far risalire la colpa al ministro; il quale — credo che sia opinione generale — ha fatto bene a svincolare il Ministero dall'assegnazione del cantiere.

Ottima cosa è stata anche quella di creare una specie di extraterritorialità della nave. La nave ha un complesso tale di sgravi di ordine fiscale per cui, praticamente, è come se fosse in regime di extraterritorialità.

Durante la discussione si sono letti brani della mia relazione, specialmente da parte dell'onorevole Calandrone, per appoggiare la tesi che la legge sarebbe rimasta inoperante. Io desidero su questo punto fare delle precisazioni e devo precisare anzitutto che la relazione fu scritta da me prima della discussione e che quindi illustrare certe perplessità del disegno di legge aveva lo scopo — che d'altra parte era chiaramente dichiarato nella mia relazione — di vedere se non fosse stato possibile al ministro di accettare certe osservazioni che venivano proposte. Il giudizio però non fu negativo, perché precisai nella relazione che il progetto risponde agli scopi e alle necessità del momento.

Devo dire anche che durante la discussione fatta in Commissione, le esplicite dichiarazioni del ministro chiarirono alcune di queste perplessità, tra le quali una fondamentale ed importantissima era quella del limite dei fondi messi a disposizione della legge. Il ministro chiarì (anzi non vi fu solo un chiarimento orale del ministro, ma vi fu una modifica vera e propria della disposizione di legge) che la legge non ha limiti di fondi e che tutte le domande di costruzioni che dovessero venire presentate sarebbero state accolte. Nel primo anno vi è un determinato stanziamento, ma tutte le domande, anche del primo anno, verranno accolte, e nei bilanci successivi verranno iscritti i fondi necessari. Inoltre furono apportati anche degli aumenti a qualche contributo.

In questa situazione la legge opererà per l'armamento nazionale, perché essa prevede anche il finanziamento fino al 50 per cento del prezzo complessivo della nave con un contributo negli interessi, che in pratica sarà del 3 per cento, prevedendo la legge un contributo negli interessi dell'1,50 per cento sul prezzo totale della nave e non sul solo finanziamento, che è del 50 per cento della nave.

Ora, sarà proprio la possibilità del finanziamento che spingerà l'armamento nazionale a ricorrere a questa legge. È evidente che non tutti avranno sempre tutto il denaro necessario per costruire una nave, e quindi il fatto di poter avere la garanzia per un finanziamento e il fatto di poter avere questo contributo negli interessi, li spingerà indubbiamente ad usare dei benefici di questa legge.

Per quel che riguarda l'armamento estero, il divario per il raggiungimento del prezzo internazionale è minimo e può d'altra parte venire sorpassato da circostanze favorevoli di cambio, come ha osservato lo stesso onorevole ministro.

Nella relazione avevo anche auspicato la possibilità del credito navale. Questo credito navale è un provvedimento molto richiesto dalle categorie interessate, ed indubbiamente sarebbe un ottimo provvedimento. Purtroppo esso cozza contro la situazione creditizia del mercato nazionale. Pare che vi siano delle difficoltà notevoli per il collocamento delle azioni da parte degli istituti che dovrebbero concedere il credito.

Devo dire che vi sono già dei primi committenti in forza di questa legge. Oltre 100 mila tonnellate di naviglio sono già state commesse. Noi ci auguriamo che a queste molte altre ne abbiano ad aggiungersi per dare lavoro continuativo ai nostri cantieri; quando i cantieri riusciranno ad avere la-

voro continuativo, allora potrà anche essere notevolmente diminuito il loro costo di produzione e quindi potranno concorrere sui mercati internazionali in una situazione assai più agevole di quanto oggi non possano fare.

Sui servizi marittimi non ripeterò la descrizione particolareggiata che ho fatto nella relazione. L'onorevole Calandrone ha detto che vi sono meno linee che per il passato. Ha detto una cosa esatta. In effetti oggi vi sono meno linee che nel 1938: però bisogna fare anche un altro ragionamento e vedere se il numero delle linee in questi ultimi tempi è stato in continua ascesa, se, cioè, si sono create nuove linee, se, usciti dalla situazione in cui eravamo dopo la guerra, non si sia avuto un progresso continuo in questo settore. E allora anche qui, se vediamo la situazione come è, non solo come un raffronto statico fra quello che vi era nel 1938 e il giorno d'oggi, ma attraverso lo sforzo continuo fatto per migliorare questo settore dei servizi, noi vediamo che effettivamente uno sforzo, e notevole, vi è stato. Non vi è stato quindi immobilismo neanche in questo settore da parte della marina mercantile.

L'onorevole Semeraro Santo ha osservato che nella relazione non vi è accenno a traffici con l'Albania. Io ho auspicato che vi siano traffici con tutti i paesi. Non ho nominato particolarmente l'Albania; mi pare anzi che vi siano attualmente poche possibilità di concludere accordi con quel paese. Comunque quando si auspica che con tutti i paesi possano avvenire dei traffici, è evidente che in questi paesi è compresa anche l'Albania. Devo però osservare che per trafficare con l'estero bisogna, come quando ci si sposa, essere in due; quindi bisogna che vi sia volontà reciproca di trafficare.

Indubbiamente rimangono ancora parecchi passi da compiere nei servizi di linea e bisogna potenziare ulteriormente i servizi del gruppo «Finmare». Qui siamo un po' tutti d'accordo nel senso di ritenere che i servizi del gruppo «Finmare» vadano sviluppati, e che queste società di preminente interesse nazionale vadano aiutate e potenziate. Siamo d'accordo che il prestigio di una bandiera dipende molto da questi servizi di linea.

L'armamento libero agisce indubbiamente in modo lodevole nell'ambito della nazione; però è difficile che l'armamento libero vada nelle linee che a un certo momento sono passive. Quando l'armamento libero inizia una linea, la tiene finché è attiva; quando

diventa passiva, l'armamento libero tende a ritirare le navi da quella rotta per metterle in un'altra rotta dove il traffico è attivo. Nè gli si può fare colpa di questo. Però è certo che lo Stato deve provvedere, proprio per il prestigio della bandiera, per non perdere mercati e vie di traffico, a tenere le linee attraverso queste società di preminente interesse nazionale che fanno servizi continui e che quindi vanno potenziate in tutti i modi.

Sulla situazione dei servizi marittimi sono state fatte parecchie osservazioni; se ne è occupato in specie l'onorevole Gianquinto, il quale ha esposto la situazione della società «Adriatica». Il ministro ha dato già assicurazione per la costruzione della seconda *Esperia* per le linee Genova-Alessandria e Venezia-Alessandria, e di due unità celeri per l'Adriatico-Pireo-Istanbul e per la Tirreno-Pireo-Istanbul. Occorre però una seconda *Messapia* per la Tirreno-Pireo-Cipro-Caifa e per l'Adriatico-Pireo-Cipro-Caifa. E noi attendiamo fiduciosi.

L'onorevole Gianquinto ha ragione quando afferma che indubbiamente, in relazione alle altre società del gruppo «Finmare», l'«Adriatica» è stata la cenerentola, la più trascurata. Migliore è indubbiamente la situazione dell'«Italia», la quale ha avuto un grande successo con l'*Andra Doria*. Non vi è stato viaggio dell'*Andrea Doria* che non sia stato completo. Ora vi è grande attesa anche per la *Cristoforo Colombo* che dovrebbe presto entrare in linea. Con il 1° luglio la società «Italia» aprirà i suoi uffici a New-York. È stato stipulato l'accordo con la *Transatlantique* per il pontile di attracco a New-York. Quindi anche la situazione determinata dalla denuncia dell'accordo con l'*American Export Line* è ormai brillantemente superata dalla società «Italia». Questa società deve però potenziare le sue linee con il Sud-Pacifico.

A proposito dell'Adriatico vorremmo osservare quanto è stato già detto dall'onorevole Gianquinto, cioè la concorrenza spietata che vi è nell'Adriatico da parte delle marine straniere, la marineria greca, quella jugoslava, quella turca, quella di Israele.

PETRUCCI. Non si chiamano marine ma piraterie.

GATTO, *Relatore*. Mi hanno detto che vi è una marineria (non so se sia quella turca od altra) che dà addirittura dei passaggi gratuiti sulle navi per quei turisti che vadano per un certo periodo nel paese.

Indubbiamente c'è una concorrenza spietata in Adriatico. Vi è un vecchio concetto

che sto cercando di sostenere, sempre con insuccesso, da parecchi anni in questa Camera, per quanto riguarda la situazione dei porti adriatici (situazione difficile, grave, determinata non tanto o non solo da carenza di traffici quanto anche da una particolare politica internazionale), ed è questo: sarebbe giusto, entro certi limiti, che vi fosse una specie di concorso di tutto il popolo italiano per alleviare la situazione di questi porti i quali subiscono una particolare depressione economica, determinata non da una loro infelice posizione geografica, ma da una situazione di politica internazionale.

Comunque, per quello che riguarda l'Adriatico, osservo che vi è anche una questione di prestigio politico che bisogna in tutti i modi tenere in piedi. Non possiamo permettere che i nostri traffici ci vengano presi dalla marineria jugoslava, la quale, si potrebbe dire con una frase nota, non era nata quando noi eravamo già adulti: bisogna in tutti i modi che questo problema del prestigio marinaro in Adriatico venga sostenuto.

I traffici con la Sardegna sono stati indubbiamente la nota più dolente della discussione. Se ne sono occupati una infinità di colleghi, gli onorevoli Polano, Bardanzellu, Pintus, Hendrich, Berlinguer, e tutti con voce univoca, lamentando tutti le stesse deficienze. Io stesso, d'altra parte, nella relazione avevo fatto presente la situazione di questi traffici.

Vorrei rispondere a tutti con una interruzione fatta dal ministro durante la discussione. Il ministro ha riconosciuto (basta leggere il suo discorso al Senato dell'ottobre) che le aspirazioni della gente di Sardegna sono esatte: vi è una situazione di insufficienza di trasporti tra la Sardegna e il continente. Il ministro ha pure fatto delle promesse. È vero: però, il discorso e la promessa del ministro è dell'ottobre. Anche una cambiale ha quasi sempre una scadenza, è difficile che si emetta una cambiale a vista! Evidentemente, parlando al Senato, il ministro non intendeva firmare una cambiale a vista, ma una cambiale con una certa scadenza. Lasciategli il tempo di onorarla, e se, quando sarà passato un tempo ragionevole, la cambiale non sarà onorata, allora potrete dire che il ministro non ha mantenuto la parola. Mi pare che effettivamente dall'ottobre ad oggi sia un po' presto per poterlo accusare di avere emesso una cambiale a vuoto! Quindi penso che si possa attendere con fiducia l'opera del ministro, il quale ha riconosciuto che la situazione dei trasporti fra la Sardegna e il

continente è veramente infelice, come da più parti, con molto calore e amore per la propria gente e per la propria terra, avevano esposto i colleghi.

L'onorevole Calandrone ad un certo momento ha avanzato nel suo intervento un dubbio. Egli ha detto: voi volete subordinare i servizi della « Finmare » a quelli dell'armamento libero. La cosa non è esatta. È esatto che fra l'armamento della « Finmare », che va in tutti i modi potenziato, e l'armamento libero va invece trovato un campo di delimitazione, il modo di togliere una concorrenza che sarebbe nociva e forse non avrebbe neppure un senso.

Ora, questo tentativo di trovare un terreno di delimitazione dell'attività della « Finmare » con quella dell'armamento libero, è in atto da parte del ministero. Sono già avvenuti dei colloqui su questo punto, e pare anche (a quanto è dato di sapere) che questi colloqui possano avere una soluzione favorevole. Noi ci auguriamo che siano presto condotti a termine, perché così l'armamento libero avrà il suo campo di azione, sul quale non avrà la concorrenza della « Finmare », sarà tranquillo nella sua sfera di attività, mentre, d'altra parte, la « Finmare » potrà sempre più vedere potenziati i suoi servizi nei settori di sua competenza.

Per quanto riguarda la « Finmare », sono prossime a scadere le convenzioni, e il Ministero si sta già preoccupando di rinnovarle. Stando a quanto annunciato dal ministro nel suo discorso al Senato, i criteri con i quali le convenzioni verranno rinnovate, sono diversi da quelli usati finora: esse, cioè, verranno rinnovate sul principio di qualificare e selezionare i servizi delle linee mediterranee e transoceaniche e di corrispondere alle società sovvenzioni calcolate per linea, abbandonando il sistema delle integrazioni di bilancio.

Io penso che questa sia un'ottima modificazione delle attuali convenzioni, modificazione che dovrà portare sensibili vantaggi all'erario, e, nello stesso tempo, darà il modo di potenziare le linee che dovranno essere potenziate.

Sempre per quel che riguarda la « Finmare », io avrei due raccomandazioni da fare; la prima è in relazione alla ingente quantità di interessi passivi che sono a carico del suo bilancio per la mancata corresponsione della totalità delle integrazioni dovute dallo Stato.

È una cosa non facile a superare, me ne rendo conto: non è facile trovare dal mattino alla sera la massa di miliardi occorrente per

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

pagare il debito arretrato, ma, ad un certo momento, queste situazioni debitorie bisogna pure smobilitarle!

L'altra è una raccomandazione, che non va fatta al ministro se non in quanto egli possa riferirla alla società, e cioè che la « Finmare » non faccia la società armatrice.

Oggi — se è esatto quello che mi è stato detto — la « Finmare » fa l'armatore. Tutte le altre società del gruppo, che dovrebbero essere le vere società di armamento, sono ridotte a funzioni molto modeste. Io comprendo che la « Finmare », che è la società finanziatrice, abbia il diritto di controllo in certi settori di queste società di armamento, perché è evidente che certe decisioni come, ad esempio, quelle sulla istituzione di nuove linee, implicano oneri finanziari; che tali decisioni siano controllate dalla « Finmare » è certo cosa ragionevole: ma ciò che fa parte dell'attività dell'armamento vero e proprio (come può essere il fare delle provviste), se viene fatto dalla « Finmare » mi sembra che effettivamente costituisca una invasione del campo d'azione delle società armatrici, le quali invece debbono avere la possibilità di svolgere le loro funzioni.

Mi occuperò ora dei porti, settore particolarmente affidato all'onorevole Terranova.

L'onorevole Jacoponi si è occupato a lungo e con competenza di questo settore. Egli ha anche denunciato una diminuzione di traffico. Veramente, non mi pare che ciò sia esatto; le statistiche indicano che nel 1953 vi è stato un traffico di 54.067.000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate; e questo traffico non è inferiore, ma superiore, a quello delle annate precedenti.

Vi è stato, in relazione agli anni precedenti, un aumento del 14 per cento sul traffico delle merci e una diminuzione dell'1 per cento sul traffico dei passeggeri: ma non mi pare che si possa dire che questo sia un bilancio passivo: mi pare anzi che si debba affermare che questo sia un bilancio attivo!

L'onorevole Jacoponi ha parlato a lungo delle attrezzature industriali e della meccanizzazione dei porti, e a questo riguardo devo dire che si sta facendo uno sforzo notevole. Ho già detto che qui bisogna stare attenti affinché la meccanizzazione dei porti non conduca ad una disoccupazione notevole nelle maestranze, e so che questo è il criterio seguito dal Ministero della marina mercantile. È evidente però che non si può fermare — lo ha riconosciuto anche lo stesso onorevole Jacoponi — il processo di ammo-

dernamento dei porti, perché sarebbe voler fermare il progresso, e questo è una cosa impossibile.

L'onorevole Manera ha illustrato i pericoli che si presentano in relazione al traffico del petrolio. A questo riguardo devo dire che vi è in atto la costruzione di alcune darsene per i petroli e che la costruzione di altre è allo studio. Il ministro ha esposto su questa materia un suo concetto: dato che le darsene servono esigenze delle industrie private, egli ritiene necessario che anche i grandi complessi privati (i quali ricevono tutti i vantaggi dalla costruzione di tali darsene) concorrano alle spese delle opere. A me pare che questo sia un criterio esatto.

Prima di chiudere questo tema dei porti vorrei richiamare una questione che è già stata esposta brillantemente dall'onorevole Terranova, in occasione della sua relazione al bilancio dei lavori pubblici nel 1951: mi riferisco al testo unico del 2 aprile 1885, n. 3095, che regola la situazione dei porti. Come vedete, onorevoli colleghi, si tratta di un testo unico un po' vecchiotto. Vi sono in questo testo unico delle classificazioni dei porti e delle determinazioni di contributi che effettivamente sono nettamente superate. Ad esempio, in questo testo unico non sono previsti i porticciuoli rifugio e i porti per pescherecci, che oggi invece sono ritenuti indispensabili. Evidentemente allora non si sentiva la necessità di questi porticciuoli, la cui costruzione oggi si rende impellente e viene richiesta da tutti i settori della Camera.

È quindi necessario rinnovare tale testo unico. A questo proposito è stata costituita una commissione che sta studiando le modifiche da apportare a questo testo unico. Noi ci auguriamo che la commissione concluda al più presto i propri lavori. È evidente che tutte le questioni che si riferiscono alla costruzione di porti sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici e che il ministro della marina mercantile non può che prenderne atto e farle presenti con la sua autorità, perché siano risolte, al ministro competente: ed è questo che qui gli chiediamo.

La pesca è una delle più importanti attività del nostro paese. Notevole è stato il numero degli interventi su questo argomento; l'onorevole Concas ne ha fatto oggetto di uno studio particolare, e così gli onorevoli Jacoponi, Ducci, Manera, Borsellino e altri. Dal numero degli interventi sull'argomento si deduce l'importanza di questa attività. A che punto siamo? Esaminiamo alcuni dati sulla situazione della nostra flotta peschereccia.

Al 1° gennaio 1953 avevamo 5.092 motobarche per 16.098 tonnellate di stazza lorda e 2.619 motopescherecci per 67.617 tonnellate di stazza lorda. Al 1° gennaio 1954 avevamo 5.392 motobarche per 20.325 tonnellate di stazza lorda e 2.675 motopescherecci per 73.476 tonnellate di stazza lorda. Vi è stato quindi un aumento notevole, in ragione del 9 per cento.

Si impone però un miglioramento qualitativo. Bisogna demolire il vecchio naviglio e sostituire le vecchie attrezzature con altre più moderne. Esistono già varie leggi che tendono all'ammodernamento, del quale l'onorevole ministro si è sempre preoccupato. Per la legge 2 aprile 1953, n. 212, potranno presto entrare in attività 70 motopescherecci, tanti ne sono stati messi in costruzione. Il provvedimento di sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio, approvato in questi giorni dal Senato, diminuirà il costo di gestione dei natanti. Un altro utile provvedimento concerne lo stanziamento di 200 milioni per l'installazione di frigoriferi. Siamo già, come si vede, sul terreno del miglioramento qualitativo della nostra flotta peschereccia. È un terreno sul quale dobbiamo assolutamente procedere, perché questo processo di miglioramento qualitativo è indispensabile.

Ma il problema principale della pesca, a mio avviso, è quello dell'unificazione dei servizi. Siamo di fronte ad una situazione veramente strana: la pesca, che rappresenta un'attività molto importante, è a mezzadria tra l'agricoltura e la marina mercantile. Ma vi è qualcosa di ancora più strano, la pesca, almeno sotto l'aspetto formale, ha una maggiore importanza all'agricoltura che alla marina mercantile. È veramente incredibile. Basterebbe pensare che vi sono 100 mila famiglie che vivono dell'attività della pesca; basterebbe dire che la pesca è uno degli sfidatori per la disoccupazione nel settore dei marittimi, che non assicura grandi guadagni ma dà però possibilità di vita ai numerosissimi pescatori, per comprendere come non sia possibile continuare con questo servizio a mezzadria. In alcune nazioni questo settore è considerato tanto importante che esiste persino (è il caso della Jugoslavia) il Ministero della pesca. Il primo provvedimento che si impone è quello dell'unificazione dei servizi; esso è richiesto insistentemente dai rappresentanti dei pescatori e dai loro organizzati. Senza tale unificazione sarà difficile dare un sufficiente impulso a questa attività.

L'onorevole Boidi ha chiesto l'istituzione di un comitato interministeriale. È già qualcosa, ma non penso che sia sufficiente: bisogna battersi per ottenere l'unificazione dei servizi. È da sei anni che batto in questa Camera sull'argomento della navigazione interna: vuol dire che per altri sei anni insisterò sulla necessità dell'unificazione dei servizi della pesca! In quale dicastero si deve unificare la pesca? È mai possibile che si voglia unificarla in quello dell'agricoltura?

DUCCI. In Inghilterra la pesca dipende dal ministero dell'agricoltura.

GATTO, *Relatore*. In Inghilterra facciamo quello che vogliono. In Italia il 99 per cento della pesca è fatto in mare, mentre nei laghi si pesca qualche tinca e nei fossi qualche rana.

DUCCI. Siamo perfettamente d'accordo. I fautori della unificazione nel Ministero dell'agricoltura citano l'esempio inglese.

GATTO, *Relatore*. Come si può sostenere che questo servizio deve essere alle dipendenze del Ministero dell'agricoltura? È evidente che deve far parte del Ministero della marina mercantile, ed è altresì evidente che bisogna arrivare all'unificazione dei servizi.

Non è logico che questo importante ramo dell'attività marinara debba essere tenuto dal Ministero dell'agricoltura. Per il passato vi è stato anche un commissariato generale per la pesca, istituito nel 1939. Non credo che si debba dire male di tutto ciò che fu fascista, anche se diede buoni risultati. Ora, pare che questo commissariato generale per la pesca abbia dato, ai suoi tempi una buona prova. Perché non ritentare oggi questa unificazione dei servizi?

Credo che sia questo uno dei problemi basilari, perché per poter costruire bisogna avere la piattaforma sulla quale fare la costruzione: la unificazione dei servizi è la piattaforma per un effettivo potenziamento della pesca.

Al riguardo devo dire che andrà prossimamente in discussione, davanti alla Commissione competente, un disegno di legge per la ripartizione dei ruoli dell'ex commissariato generale per la pesca. Questo disegno di legge verrà approvato (dobbiamo dirlo fin da questo momento) perché è giusto fare uno stato giuridico ai dipendenti, ma questo non può significare — sia ben chiaro — voler dare un assetto stabile e definitivo al settore della pesca. Il provvedimento sarà approvato, ma nello stesso tempo si dovrà affermare nella maniera più categorica che bisogna assolutamente uscire da questa situazione veramente incredibile, e che questo settore deve essere disciplinato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

dal Ministero della marina mercantile. In fondo, i pescatori si sono sempre ritenuti dei marinai, e quasi tutti i marinai sono pescatori. Ora, come si fa a mettere i pescatori insieme con i contadini? Sono due attività diverse.

Spero vivamente che la questione venga una buona volta risolta, abbandonando l'attuale strano criterio della mezzadria fra agricoltura e marina mercantile.

Sulla pesca nell'Adriatico non mi dilungo, perché ne hanno parlato quasi tutti gli oratori intervenuti nella discussione. Quando io parlo della pesca nell'Adriatico, ho sempre davanti agli occhi i pescatori chioggiotti e le tragedie che ogni tanto addolorano Chioggia. Parlo dei chioggiotti perché sono cittadini della mia provincia, ma la situazione è tragica per i pescatori di tutto l'Adriatico.

Il problema non si risolve dicendo di mandare navi da guerra come scorta ai pescatori. Il problema dev'essere affrontato e risolto alla radice. Al riguardo pare siamo tutti d'accordo sulla via da seguire: stipulazione di un trattato da negoziarsi contestualmente al trattato commerciale, perché diversamente non si arriverà mai ad avere condizioni tali da poter essere sopportate dai pescatori.

Si chiede al piccolo armamento peschereccio quali sacrifici è disposto a fare per superare la situazione attuale. Dovendo fare un trattato, poiché questo costerà del denaro, si chiede al pescatore quale sacrificio è disposto a fare. Non trovo che un ragionamento di questo genere sia errato. Osservo solo che il sacrificio deve essere ragionevole, perché trattasi di armatori poveri, che non possono dare oltre certi limiti.

Bisogna che assolutamente si cerchi di trovare la forma perché questo problema abbia la sua soluzione, pur sapendo quante interferenze di ordine politico internazionale, di orgoglio e prestigio nazionale, lo rendono enormemente difficile.

Un altro problema trattato da parecchi oratori è stato quello dei diritti esclusivi di pesca. Mi risulta che l'onorevole Terranova venerdì prossimo andrà a visitare alcune valli che godono di questi privilegi: potrà così godersi il bellissimo spettacolo naturale e rendersi conto che dal punto di vista giuridico si tratta di una sopravvivenza medioevale, che non si riesce a capire bene, e che ha dato e dà tanti inconvenienti. Chi soffre di tale stato di cose sono le categorie più modeste di pescatori, quelli che si servono ancora delle barchette: essi vengono presi e processati e non si rendono conto del « perché ».

È difficile tracciare il confine tra il mare libero e l'inizio della valle aperta e quindi del diritto di esclusiva! E poi pesce di mare si pesca nella valle aperta: perché, si chiede il pescatore, quel pesce non deve essere di chi lo pesca? Sono pertanto lieto della visita dell'onorevole sottosegretario e tanto più lieto sarò se si troverà una soluzione a questo problema.

A mio avviso, la prima cosa da fare è una indagine rigorosa sui titoli di privilegio: sono convinto che una gran parte di essi risulterà piuttosto debole sotto l'aspetto legale. Laddove invece risultassero validi, si dovrebbe applicare il criterio dell'articolo 1292 del codice di navigazione che mi pare giusto: esso stabilisce la revoca della concessione, ma con un equo indennizzo, non sotto forma di esproprio.

Altro settore dolente, sempre nel campo della pesca, è quello della sorveglianza del patrimonio ittico. Qui la colpa è soltanto della scarsità dei mezzi a disposizione. Il ministro della marina mercantile aveva predisposto un disegno di legge, che però non ha potuto varare per la mancata concessione dei fondi.

Si è parlato anche dei mercati ittici. D'accordo che è criticabile il fatto che molti comuni si servano dei proventi del mercato per rimediare al *deficit* del proprio bilancio. La legge stabilisce che i proventi, oltre ad una certa cifra necessaria per la manutenzione, vadano al miglioramento delle attrezzature dei mercati. Che siano usati diversamente non può far molto piacere ai pescatori.

Anche qui, dunque, bisogna provvedere. C'è la tendenza ad affidare i mercati ittici alle cooperative dei pescatori: io sarei favorevole ad una soluzione di tal genere, perché si tratta di categorie direttamente interessate e quindi sensibili ai problemi del mercato. Là dove i mercati sono gestiti dai comuni si potrebbe creare un consiglio, non consultivo come è attualmente e che magari non viene mai sentito, ma con poteri deliberanti, del quale facciano parte anche i pescatori e i loro rappresentanti, e che abbia potere di decidere l'uso dei denari che vengono introitati per i mercati.

La previdenza per i pescatori della piccola pesca: anche questo è un problema urgente di cui il ministro si sta occupando. Egli ha anche tentato varie soluzioni a questo riguardo, ma le difficoltà sono numerose e derivano soprattutto dalla miseria e dalla discontinuità del lavoro di questa gente, che rendono ardua l'imposizione di un contributo. Io

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

avrei a questo riguardo una piccola idea da suggerire, che desidero esporre, anche se errata.

Non sarebbe possibile, per aiutare la corresponsione di questo contributo, prelevare una percentuale dagli incassi dei mercati ittici e fare una tangente nelle licenze di importazione del pesce fresco? L'importazione del pesce fresco fa tanto danno ai pescatori: avesse almeno il vantaggio di aiutare la previdenza per i più poveri di essi!

C'è poi la questione degli assegni familiari. Essi non sempre vengono corrisposti: non c'è colpa in questo del Ministero della marina mercantile; se mai, sono istruzioni un po' troppo fiscali che vengono date dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Poiché le cooperative spesso non sono del tutto in regola con le norme previste dalla legge, gli assegni vengono tolti.

La cosa è molto grave, perché ci sono dei periodi in cui questa povera gente vive soltanto con gli assegni familiari: non hanno altro. Intendiamoci: quando vennero stabiliti tali assegni, già si sapeva che questi poveri pescatori non sempre sarebbero stati in regola con la legge; si disse fin da allora: bisogna dare gli assegni, perché è gente povera. Ebbene diamoglieli anche noi, senza stare a vedere se sono in regola o no con la legge! Bisogna togliere questa fiscalità!

Io non posso che farmi portavoce della situazione dolorante di questa povera gente: cito quelli della mia provincia: Chioggia, Burano, Caorle: ma è una situazione pressoché generale. La legge potrà dire quello che vuole, ma anche la legge va interpretata con un po' di cuore, e un po' di cuore può portare a tanti risultati!

Io non avrei che da dire ormai poche parole sulle capitanerie di porto, di cui si sono occupati i colleghi onorevole Ducci, onorevole Jacoponi ed altri. La situazione delle capitanerie di porto è veramente grave, perché, con tutta la buona volontà, anche qui mancano i mezzi e, mancando i mezzi, manca la possibilità di dare natanti, di dar sedi adeguate a questo servizio, ecc.

È inutile dire al ministro che faccia di più, giacché egli ci mette tutta la buona volontà: egli sa benissimo come questo problema sia grave, non ha bisogno quindi che noi glielo segnaliamo. È un problema che deve essere fatto conoscere agli altri ministri, piuttosto, e che bisogna sia inteso soprattutto da parte del Tesoro. Pensiamo al turista che arriva in una città: la capitaneria di porto è la prima cosa che egli vede. È un po' come la

portineria d'un palazzo: la prima cosa che si vede quando si entra. A seconda di come essa si presenta, ci si fa un'idea di come è il palazzo e delle persone che lo abitano. Quando si vede una capitaneria scalcinata, che opinione ci si può fare di tutta la città? Diamo quindi alle nostre città di mare una portineria decente, decorosa.

SALA. Soltanto la portineria: indipendentemente, poi, da tutto il resto? X

GATTO, *Relatore*. No, perché io ho detto che è la prima cosa che si vede: da quella si deve poi farsi una idea di tutto il resto,

Vorrei infine dare una risposta (e l'ho riservata per ultimo) all'amico onorevole Gianquinto. Egli ha parlato di tanti problemi: di Venezia, dell'Adriatico, del porto di Caorle, della Breda, del punto franco, della società «Adriatica», delle valli da pesca. Non potrei che rispondergli una cosa sola: che ha tanta ragione e che vorrei trattare uno per uno questi problemi per portare altre ragioni, se pur lo possa, alle ragioni da lui esposte. Ma se facessi così, si direbbe che sono un relatore veneziano, e non starebbe bene. E, allora, mi asterrò dal dirgli che gli do ragione, pur segnalando questo complesso di problemi che egli ha esposto.

Avrei così terminato di annoiarvi, onorevoli colleghi. Ma, nel terminare, lasciatemi dire una parola, non per artificio retorico, ma perché effettivamente chi vive nelle città di mare sente così: lasciatemi dire una parola per i marinai, per i portuali, per tutti coloro che lavorano nel settore del mare. Lasciatemi dire una parola per il ministro, per il sottosegretario, per i funzionari della marina mercantile, che fra tante difficoltà cercano di portare avanti verso una rotta sempre migliore questa nave della nostra marina mercantile. Hanno tante difficoltà anche perché (e riprendo un tema dal quale son partito) la coscienza marinara da noi è forse più un luogo retorico che non una sentita esigenza della vita del paese. Ma lasciatemi anche dire che ho la convinzione che questo loro sforzo avrà successo, perché non c'è dubbio che effettivamente la marina mercantile è la terza attività economica della nazione e, quando una cosa è vera, prima o poi bisogna che tutti finiscano col riconoscerla.

Per esempio, sono meravigliatissimo che il ministro della marina mercantile non sia stato incluso in quel tale comitatino ristretto per la massima occupazione. È mai possibile in un paese come il nostro, con tutte le nostre coste, e con il complesso di attività che ha vita

sul mare, che non si sia incluso il ministro della marina mercantile?

DUCCI. È la stessa cosa che il ministro della marina mercantile ha fatto nei riguardi dei deputati per l'applicazione della nuova legge sulle costruzioni.

GATTO, *Relatore*. Ella è una mala lingua, amico Ducci! (*Si ride*).

Effettivamente ritengo che la marina mercantile abbia una funzione essenziale nella vita del nostro paese e che prima o poi questa sua posizione dovrà essere riconosciuta.

Io mi auguro che un altro anno il ministro abbia a presentarci un bilancio che elimini tutte quelle critiche che quest'anno sono state fatte; un bilancio dal volume quale noi desideriamo, ma quale anche lui desidera e quale con tutte le sue forze e con tutta la sua passione marinara so e sappiamo che egli tende ad ottenere. (*Vivi, generali applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LONGONI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sui numerosi incidenti provocati a Napoli dai marinai americani dal 1° al 15 giugno; sulla rinnovata necessità di impedire violenze e sconcezze da parte di cittadini stranieri in divisa.

(1069)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro degli affari esteri, per sapere quali ragioni hanno indotto i responsabili organi di Governo e l'industria cinematografica italiana a rifiutare l'invito di partecipare al Festival internazionale del cinema di Carlov Vary (Cecoslovacchia), a cui hanno aderito i principali paesi del mondo con la sola esclusione della Germania occidentale e degli Stati Uniti d'America; e per sapere se, iniziandosi il detto Festival l'11 luglio 1954, il Governo, pur essendo a conoscenza dell'adesione degli altri Paesi, intenda insistere nella non partecipazione, ciò che ovviamente si risolverebbe in danno dell'industria e del prestigio italiani.

(1070) « GRILLI, CORONA ACHILLE, ALICATA, GAUDIOSO, NATTA, FAILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali determinazioni intende adottare nei confronti del prefetto di Pisa il quale, il giorno 1° giugno 1954, ad una delegazione composta dall'interrogante, dal senatore Mario Giustarini, dall'assessore provinciale Giovanni Abati, dai segretari della Camera confederale del lavoro di Pisa Luigi Puccini e Luciano Pastecchi, recatasi a protestare contro violenze e intimidazioni commesse dalle forze di polizia nella frazione di Putignano (comune di Pisa), essendo in corso uno sciopero dei dipendenti dello stabilimento « Unione fiammiferi », dichiarava di fare un trattamento diverso alla organizzazione C.I.S.L. essendo questa l'organizzazione sindacale della « maggioranza che governa » ed aggiungeva di avere ordini di fare discriminazioni contro i comunisti e di conseguenza contro i lavoratori e i sindacalisti della C.G.I.L.

« L'interrogante ritiene che il Governo, di fronte a tale gravissimo atteggiamento lesivo dei diritti costituzionali dei cittadini, a parte i provvedimenti nei riguardi del pubblico funzionario che se ne rende responsabile, debba dichiarare con l'urgenza che il caso richiede che la posizione del prefetto di Pisa non è in dipendenza di direttive di Governo o del Ministero dell'interno.

(1071)

« RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dello sport, turismo e spettacolo, per conoscere, con urgenza, quali provvedimenti il Governo giudica opportuno adottare e quale atteggiamento assumerà onde fronteggiare e risolvere la grave crisi che da tempo mortifica alcuni settori dello sport italiano, principalmente il ciclismo, afflitti dalla piaga dilagante del professionismo.

« E necessario non trascurare alcuni gravi episodi verificatisi in occasione del recente Giro d'Italia, episodi che hanno rivelato una insufficiente sensibilità agonistica da parte di alcuni corridori già pervenuti ai primi posti del ciclismo internazionale, che hanno suscitato commenti sfavorevoli ed aspre critiche nel pubblico di tutta Italia e nella stampa sportiva e politica di ogni colore ed hanno, infine, recato un grave colpo al prestigio goduto in tale campo dalla nostra Nazione all'estero, tanto da determinare il mancato invito al Giro di Francia di alcuni dei principali campioni italiani.

« Non può trascurarsi il fatto che i risultati finali del recente Giro d'Italia costitui-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

scano una chiara affermazione di alcuni corridori di altre Nazioni e debbano essere considerati un sintomo significativo e preciso della crisi di questo sport, concepito attualmente in funzione soltanto professionistica e tale da impedire in pratica una intensa partecipazione dei giovani atleti ad un sano agonismo, con conseguenti ripercussioni negative nei riguardi delle attività industriali — come quelle dirette alla costruzione di biciclette ed accessori — che sopravviveranno solo a condizione che tale genere di sport rimanga veramente popolare.

« L'interrogante, pertanto, chiede che il Governo voglia precisare in quale maniera intenda intervenire presso gli organi responsabili (Coni e Confederazioni competenti) per una adeguata tutela del buon nome d'Italia nel campo sportivo ed al fine di far rimanere lo sport uno strumento vicino al popolo, elemento indispensabile per la formazione e la educazione della gioventù.

(1072)

« PRIORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali nuove scuole di istruzione media, licei, ginnasi, istituti tecnici, agrari, commerciali e per geometri, industriali saranno aperti in provincia di Cosenza col nuovo anno scolastico 1954-55. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5813)

« ANTONIOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali il signor Pescio Biagio fu Domenico, guardia giurata nel comune di Stornara (Foggia) sin dal 1924, è stato sottoposto al provvedimento del ritiro del prescritto certificato per l'esercizio della sua attività. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5814)

« MAGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se — in considerazione del fatto che il brigadiere comandante la stazione dei carabinieri di Belcastro (Catanzaro) personalmente adotta inauditi metodi di tortura nell'interrogatorio di pacifici cittadini, al punto che nell'indagine su di un furto di greggi avvenuto nella notte del 27 maggio 1954 fermava Gigliotti Angelo fu Angelo, lo denudava, bastonandolo e legandogli gli organi genitali con una cinghia che sottoponeva a continui strappi, dopo aver imbavagliato il paziente, e che lo stesso brigadiere altre simili torture ha perpetrato ai

danni di Brescia Arturo e Pasquale Lupia — non intenda provvedere nel modo più esemplare contro un siffatto sadico seviziatore. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5815)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, perché provveda alla erogazione dei fondi per il secondo lotto del costruendo stadio partenopeo in Napoli per impedire i licenziamenti che si effettuano asserendosi che lo Stato non adempie ai propri impegni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5816)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quando potranno avere inizio i lavori per la costruzione della strada Bastia-Palazzo d'Ascoli (Foggia) e se siano sorti ostacoli in proposito. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5817)

« CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se non intenda rivedere la sua decisione circa la concessione della medaglia d'oro alla città di Foggia, per il suo eroico comportamento durante l'ultima guerra.

« Ciò perché la notizia della concessione di sì alto riconoscimento ad altre città, e da ultimo alla città di Ravenna, appare in contrasto con il tenore della risposta all'interrogazione n. 1085. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5818)

« CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere — in relazione alla risposta all'interrogazione n. 5069 — se, dopo aver preso visione della fotografia pubblicata alla pagina 6 de *La Gazzetta del Mezzogiorno* del 30 aprile 1954, sia ancora del parere che non sussista la circostanza denunziata, e, conseguentemente, quale sia la sua opinione in merito. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5819)

« CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali il prefetto di Bari, ad oltre due anni dalle elezioni amministrative, mantiene ancora un commissario all'amministrazione dell'E.C.A. del comune di Terlizzi, e ciò malgrado, in risposta all'interrogazione n. 2362, in data 17 dicembre 1953, si assicurava l'in-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

terrogante che, entro due mesi, il prefetto avrebbe provveduto a mettere in carica l'amministrazione ordinaria. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5820)

« CAVALIERE STEFANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e previdenza sociale e l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non ritengano opportuno intervenire in via amministrativa, onde far rispettare la convenzione mutualistica che regola la speditività ostetrica.

« Si fa presente infatti che, specie nei centri urbani, vengono indiscriminatamente ed affrettatamente inviate agli ospedali le partorienti che non presentano alcun caso patologico, con enorme aggravio sulle spese ospedaliere e terapeutiche, le quali potrebbero essere più che dimezzate con i parti a domicilio, a cui attendono le ostetriche condotte. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5821)

« GRAZIOSI, SAVIO EMANUELA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere le cause di una tanto limitata produzione in Italia della « gamma globulina » e quali provvedimenti ed iniziative intenda prendere perché essa sia aumentata fino a raggiungere, almeno, il fabbisogno nazionale.

« L'interrogante chiede inoltre se, nell'attesa di tale realizzazione, non ritenga opportuno disporre per una maggiore importazione del predetto farmaco dai paesi che ne hanno più larga disponibilità in modo da poterne adeguatamente rifornire i nostri ospedali sì che ne sia sempre e tempestivamente assicurata la somministrazione agli ammalati che soltanto nella « gamma globulina » trovano possibilità di salvezza, e gratuitamente per i poveri.

« Le provvidenze invocate mirano ad impedire il ripetersi di estreme dolorose richieste, anche per radio, del farmaco in oggetto, richieste che, per avventura, possono non trovare talora esaudimento in tempo utile e che, appunto per questo, hanno preoccupato e commossa la pubblica opinione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5822)

« GUERRIERI FILIPPO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è stato concesso, in base alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, il contributo statale per la sistemazione della strada Pavia-Lardirago-Mar-

zano-Torrevicchia Pia, che desta serie preoccupazioni, come dimostra l'interessamento delle amministrazioni dei comuni sopracitati e del Provveditorato delle opere pubbliche.

« In caso negativo, quando tale contributo verrà versato, dovendosi iniziare e portare avanti i lavori, durante la stagione estiva onde evitare nuovi cedimenti e pericoli nel prossimo inverno. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5823)

« CAVALLOTTI, LOMBARDI CARLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga di dover finalmente ottemperare all'impegno derivante al Governo dall'ordine del giorno approvato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 23 ottobre 1953, per la sollecita emanazione del regolamento di esecuzione della legge 29 aprile 1949, n. 264; e per sapere quali ragioni giustificino eventualmente il comportamento del Governo, che, ignorando il voto unanime della Camera, di fatto continua da oltre cinque anni a non applicare quella legge, almeno per la parte (articolo 32) che stabilisce il diritto dei braccianti agricoli al sussidio di disoccupazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5824)

« ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda intervenire per porre fine all'inammissibile situazione creata a Bevadoro, frazione del comune di Campodoro (Padova), che dal 1° maggio 1954 è totalmente priva di energia elettrica, essendone stata sospesa l'erogazione da parte dell'impresa concessionaria, ditta Zaccaria e Frison, la quale, dovendo provvedere a una migliore sistemazione dell'elettrodotto per poter continuare la fornitura, pretende che gli utenti si accollino la maggior parte della spesa.

« Poiché la cessazione della somministrazione di energia elettrica costituisce una precisa violazione dell'articolo 1 del regio decreto-legge 12 marzo 1941, n. 142, e successive proroghe e modificazioni, l'interrogante gradirà sapere quali provvedimenti siano per essere presi al fine di far cessare tale abuso da parte dell'impresa concessionaria. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5825)

« ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare

per mettere il porto di Licata (Agrigento) nelle condizioni di perfetta funzionalità.

« Infatti la draga Famagosta, dopo aver effettuato dei lavori di escavazione, ha lasciato detto porto in condizioni tali da non consentire che vi possano attraccare piroscafi con pescaggio superiore ai 18 piedi.

« Poiché in atto l'attività principale del porto di Licata consiste nel traffico del carbone delle ferrovie dello Stato, che viene effettuato con piroscafi di pescaggio superiore ai 18 piedi, è assolutamente indispensabile che sia inviata a Licata la draga Sardegna, unica unità veramente attrezzata per lavori di escavazione proficui, al fine di portare i fondali almeno fino a 22 piedi.

« L'interrogante, infine, ritiene assolutamente necessario tale provvedimento al fine di consentire la ripresa normale del lavoro del porto di Licata, allo scopo anche di evitare che i numerosi lavoratori portuali restino disoccupati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5826)

« GIGLIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere lo stato degli studi, in corso presso il Ministero, relativi alla redazione di un nuovo schema di disegno di legge, col quale si provveda alla riforma della legge 14 novembre 1941, n. 1442, istitutiva degli elenchi autorizzati degli spedizionieri. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5827)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno, date le particolari esigenze di lavoro degli spedizionieri, presentare al Parlamento un disegno di legge, con il quale si disponga che l'annullamento delle marche che si appongono sui duplicati e copie di note degli spedizionieri, abbia luogo, oltre che ad opera degli uffici del registro o delle dogane, così come dispone l'articolo 24 della tariffa, allegato A, parte prima, al decreto presidenziale 25 giugno 1953, n. 492, anche ad opera della Banca d'Italia, che invalida i documenti per la riscossione dei crediti provenienti dall'estero al momento dell'incasso da parte dello spedizioniere. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5828)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno disporre l'applicazione del-

l'articolo 1, lettera h), della legge 19 giugno 1940, n. 762 (legge sull'imposta generale entrata) a favore degli spedizionieri in relazione alle prestazioni che effettuano nello Stato nei confronti di committenti esteri, esonerandoli, quindi, dall'imposta generale entrata, non potendosi negare che lo spedizioniere che lavora per committenti esteri percepisce corrispettivi relativi a servizi internazionali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5829)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ravvisi l'opportunità di far precedere la conservazione del catasto terreni da un conveniente periodo di pre-conservazione, durante il quale sia disposta l'esecuzione delle seguenti operazioni:

1°) compilazione degli atti notarili, successione, ecc., esclusivamente con riferimento al nuovo catasto;

2°) messa a disposizione degli uffici distrettuali del catasto di un certo numero di tecnici catastali col compito di provvedere alla registrazione delle variazioni nel possesso, per titoli di data anteriore a quella di inizio del periodo di pre-conservazione e delle domande per rettifica di errori materiali, compresi i tipi di frazionamento e quanto altro occorre;

3°) invito ai possessori di intervenire a tale operazione, sostituendo i manifesti con avvisi modello 16 notificati nel modo in uso per la conservazione.

« L'interrogante fa presente che la procedura prevista dall'articolo 171 del testo unico della legge sul nuovo catasto terreni (regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1571), consistente nell'invitare a mezzo manifesti i possessori a presentare le domande di registrazione delle variazioni nel possesso e di correzione di errori materiali, non produce gli effetti dovuti specialmente nei comuni montani. Fa presente inoltre che tale procedura arreca notevoli danni alle popolazioni interessate, sia perché le ditte intestate nei registri partitari (e quindi nei ruoli dell'imposta fondiaria) non corrispondono a quelle dei possessori, sia perché le dichiarazioni di corrispondenza fra vecchio e nuovo catasto, occorrenti per le suddette registrazioni e rettifiche, vengono imposte a carico ed a spese dei possessori medesimi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5830)

« BIAGIONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere la situazione

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 GIUGNO 1954

della pratica per pensione di guerra, riferendosi alla guerra 1940-45, dell'ex militare Bazzu Stefano fu Salvatore e fu Moro Maria Antonia, classe 1909. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5831)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale sia la situazione della pratica di pensione di guerra concernente l'ex militare Porru Francesco Raimondo, posizione 333900 diretta nuova guerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5832)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale sia la situazione della pratica di pensione privilegiata di guerra concernente l'ex militare Porceddu Giovanni fu Giuseppe, posizione n. 187514 diretta nuova guerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5833)

« POLANO ».

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

La seduta termina alle 23,45.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30:

1. — Svolgimento delle proposte di legge.

MENOTTI ed altri: Aumento dell'imposta di soggiorno (111);

MORELLI e SCALIA: Nuove norme sulle reversibilità delle pensioni ai familiari dei dipendenti civili e militari dello Stato (519);

DI VITTORIO ed altri: Miglioramento e conglobamento del trattamento economico del personale delle Amministrazioni dello Stato, comprese quelle con ordinamento autonomo (933).

2. — Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

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

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

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

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

4. — Discussione dei disegni di legge:

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

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

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI