SEDUTA CCV.

MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 7533

Disegni di legge:

(Deferimento a Commissioni permanenti) . 7533

(Presentazione) 7544, 7548

Disegno di legge: «Esercizio, sino alla data di entrata in vigore dei quadri organici definitivi degli ufficiali della Marina, della facoltà concessa, col decreto legislativo 7 maggio 1948 n. 1254, al Ministro per la difesa, di concerto con il Ministro per il tesoro di apportare variazioni provvisorie agli organici degli ufficiali suddetti» (382) (Discussione e approvazione):

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 7558

Interpellanza (Per lo svolgimento):

SPEZZANO 7558

OTTANI. 7558

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri* 7558

TERRACINI 7558, 7559

PRESIDENTE 7559

Interpellanze:

(Annunzio) 7559

(Svolgimento):

TALARICO 7534, 7539

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. 7536, 7541

DI GIOVANNI 7540, 7544

SPANO 7545, 7554

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici Pag.* 7548, 7549

LUSSU 7553

Interrogazioni (Annunzio) 7560

Relazione (Presentazione) 7557

La seduta è aperta alle ore 16.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Musolino per giorni 2, Tosatti per giorni 2.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione:

della 4ª Commissione permanente (Difesa) i disegni di legge: «Reclutamento straordinario nell'Arma dei carabinieri di sottuffi-

ciali radiomontatori e radiotelegrafisti dell'Esercito, della Marina militare e dell'Aeronautica militare» (408) e: « Composizione della Commissione per l'assegnazione degli speciali premi annui agli ufficiali dei servizi tecnici e al personale tecnico civile dei chimici, di cui all'articolo 6 del regio decreto-legge 23 gennaio 1936, n. 264, convertito in legge con la legge 6 aprile 1936, n. 745 » (409);

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo) il disegno di legge, di iniziativa dei deputati Lucifredi e Russo Carlo: « Modifiche al testo unico 18 giugno 1931, n. 773, sulla vendita e il consumo di bevande alcooliche nei luoghi di cura, soggiorno e turismo » (407).

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze.

La prima è quella dei senatori Talarico, Spezzano, Musolino, Mancini, Vaccaro, Lucifero, Miceli Picardi al Ministro dei trasporti: « per sapere se e come intenda provvedere alla inefficienza del traffico ed alla incolumità dei passeggeri nel tronco ferroviario Paola–Cosenza. Tale ferrovia a scartamento normale, il di cui percorso viene effettuato ad aderenza mista a dentiera presenta altimetricamente due rampe lungo gli opposti versanti dell'Appennino calabro le cui pendenze raggiungono il 17 per mille, ragione per cui l'esercizio, di per sè pericolosissimo, ha dovuto registrare, purtroppo, disastri mortali. Detta costruzione permette una meschina trazione di appena cento tonnellate, compreso il bagagliaio, ed una velocità oraria di 12 chilometri. Così che il percorso di soli 32 chilometri, viene coperto nel tramite di ben tre ore e richiede inoltre una sorveglianza continua ed onerosa e personale specializzato.

« Lo scarso volume di traffico che non risponde alle esigenze delle cose e delle persone, l'immanente pericolo di vita, le enormi perdite di tempo, sono motivi più che sufficienti per chiedere che si addivenga ad una soluzione integrale del problema, per cui gli interpellanti si riservano di illustrare a suo tempo un progetto già presentato alla direzione delle FF.SS.

« Risolvere nella sua logica maniera questo impellente ed angoscioso problema oltre ad essere un atto di giustizia verrebbe a risolversi nel suo complesso come un affare di buona utilità per l'amministrazione delle FF.SS.

Ha facoltà di parlare il senatore Talarico per svolgere questa interpellanza.

TALARICO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, l'interpellanza già di per se stessa è così chiara ed esplicita che non avrebbe bisogno di essere illustrata, specialmente perchè è rivolta al Ministro dei trasporti che, oltre ad essere un tecnico ed un competente specifico, conosce la rete ferroviaria d'Italia palmo a palmo. Egli quindi sa che disastro rappresenti per la provincia di Cosenza il dovere usufruire di questo tronco per potersi mettere in comunicazione con il resto d'Italia.

Il tronco ferroviario Paola–Cosenza a scartamento normale, il di cui percorso viene effettuato ad aderenza mista a dentiera, non solo non risponde alle esigenze del traffico delle merci e dei viaggiatori ma quel che più conta, e ne fanno fede le tristi e note sciagure, rappresenta tale un pericolo che essa è chiamata la « ferrovia della morte » giacchè le due rampe site lungo gli opposti versanti dell'Appennino calabro, altimetricamente raggiungendo nei tratti a dentiera una pendenza pari al 75 per mille, rappresentano un costante ed immanente pericolo di vita; infatti l'esercizio, purtroppo, lamenta incidenti mortali a scadenza di anni, l'ultimo dei quali avvenuto nel 1942.

La trazione dei convogli è del peso massimo di cento tonnellate, compreso il bagagliaio ma esclusa la locomotiva, ed è effettuata mediante locomotive a vapore ad aderenza mista, del peso di 44,4 tonnellate ed aventi una potenza massima ai cerchioni di C.V. 440. La velocità massima sui tratti a dentiera è di soli 12 chilometri all'ora, velocità irrisoria in un'epoca in cui la vita si svolge con ritmo così vorticoso.

La linea esige una sorveglianza continua ed onerosa, abbisogna di personale specializzato e di speciali bagagliai muniti di freno agente sulla dentiera, la circolazione dei treni è regolata da un dirigente con sede a Cosenza.

In base a dette caratteristiche, è facile comprendere come la linea male si presti allo

smaltimento di un intenso volume di traffico, che oggi per giunta è in continuo aumento, ed infatti perchè tali merci siano avviate sulla linea tirrenica si è costretti a servirsi, per l'inoltro per Napoli e Roma o oltre, dello istradamento Sibari–Metaponto–Potenza–Battipaglia, con conseguente perdita di tempo, ma, quel che è peggio, con l'aumento del costo delle merci. Tali difficoltà nelle comunicazioni ferroviarie limitano le attività industriali e commerciali. E come è possibile pensare ad incoraggiare ancora altre attività per un maggiore incremento di produzione e per un migliore sviluppo della regione? È proprio per questo che il problema dei trasporti sulla Paola–Cosenza richiede una pronta e sollecita soluzione, se è vero, come è vero, che la provincia di Cosenza fa parte dell'Italia meridionale, di quel tale Meridione di cui tanto si parla e del quale si auspica la rinascita.

Un miglioramento del materiale o addirittura il completo rinnovo, non darebbero nessun vantaggio perchè il pericolo per i viaggiatori non sarebbe eliminato, data la permanenza delle fortissime pendenze (forse che il materiale nel 1914, anno in cui tale tronco fu messo in esercizio, era usurato? Eppure dopo poco tempo dall'inaugurazione avvenne il disastro più grave che la rete ricordi), nè risolverebbero il potenziamento in rapporto al commercio. Una seconda soluzione è stata affacciata quella della elettrificazione; ma anche questa va scartata a priori; l'adozione dei trattori elettrici ad aderenza naturale non sarebbe possibile con l'attuale tracciato; perchè sulle tratte in ascesa del 75 per mille le resistenze complessive al moto di un convoglio di 300 e più tonnellate supererebbero lo sforzo di trazione al gancio del locomotore: tale soluzione è pertanto inattuabile. Nessuno certo si permetterebbe di negare che il pericolo di vita verrebbe di molto attenuato, ma la trazione non potrebbe, anche elettricamente, superare le 100 tonnellate. Ed allora, che fare?

È necessario risolvere il problema in pieno: bisogna eliminare la morte e portare sulla Paola–Cosenza la prestazione a 300–350 tonnellate, cioè rendere possibile l'effettuazione di treni di normale composizione, a velocità compresa tra i 60–70 chilometri all'ora. Per raggiungere tale scopo sono indispensabili due fattori: 1° l'abolizione della dentiera per cui è necessario variare il tracciato, costruendo nuovi tratti di linea che, pur sottostando a quelle che sono le limitazioni cui vanno soggette le linee in montagna, siano però tali da corrispondere alle pressanti attuali esigenze; 2° la trazione elettrica che offre indiscutibili e molteplici vantaggi, specialmente per le linee di montagna. Non si vede il perchè di fronte al solo svantaggio di una maggiore spesa di impianto, non si calcola l'economia che invece si viene ad attuare con tale sistema. La Calabria, ricca di energie elettriche, ma priva completamente di carbone, rende più logico e più attuabile tale sistema.

L'assenza del fumo, specie nelle lunghe gallerie di valico, la conseguente maggiore comodità offerta ai viaggiatori, la migliore conservazione del materiale, la maggiore potenza dei motori elettrici rispetto a quelli a vapore, a parità di peso, e quindi la possibilità di portare convogli più pesanti ed a maggiore velocità sono tutte cose più che sufficienti a giustificare questa nostra impostazione.

In seguito a studi eseguiti, si è ritenuto opportuno preferire alla costosa costruzione di una nuova linea ad unica pendenza degradante da Cosenza, e utilizzante un primo tratto dell'attuale linea Cosenza–Sibari, ma implicante l'apertura di un nuovo lungo costosissimo traforo attraverso l'Appennino, la ricostruzione delle attuali rampe di accesso alle esistenti gallerie che attraversano l'Appennino. Oltre al criterio economico, che ha tutto il suo peso in questo momento, non verrebbero abbandonati dal nuovo tracciato i paesi che sono oggi serviti, e malamente, dall'attuale esercizio ferroviario. Lo studio del nuovo tracciato presenta le seguenti caratteristiche: pendenza massima 20 per mille, raggio minimo delle curve metri 300, lunghezza totale chilometri 52,937; mantenimento delle attuali gallerie dell'Appennino, e, quel che conta, notevole avvicinamento, sia planimetricamente che altimetricamente ai centri abitati. Così la nuova stazione di Rende è prevista a quota 410, mentre l'attuale è a quota 280 e l'abitato è a quota 482; la stazione di S. Lucido resterebbe molto più prossima al paese. La ferrovia progettata non passerebbe più da Castiglione Cosentino.

Si può così concludere che con la effettuazione di questo nuovo tracciato si renderebbe possibile il collegamento di Paola con Cosenza con treni composti da sette carrozze e un bagagliaio; che la percorrenza la si potrebbe effettuare in 73 minuti, tempo di gran lunga minore di quello oggi impiegato, pur essendo l'attuale tracciato più breve. Così operando, da un esercizio passivo si passerebbe ad un esercizio attivo e pertanto non risulterebbe per lo Stato una spesa ma un investimento di capitali a reddito sempre più progressivo, inoltre si verrebbe incontro, in questo triste periodo, alla grave disoccupazione che affligge anche la nostra provincia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti, per rispondere a questa interpellanza.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, visto che l'onorevole Talarico ha voluto, nella sua esposizione, riferirsi ad alcuni dettagli tecnici, permetta anche a me di entrare, per quanto rapidamente e molto semplicemente, in qualche particolare di carattere tecnico; specialmente perchè questa ferrovia che da Paola porta a Cosenza e che viene definita dall'onorevole interpellante come una ferrovia pericolosa per il servizio pubblico, che chiama addirittura: « la ferrovia della morte », di cui si ripete troppo facilmente che viaggiarvi significa andare a rischio della propria vita, deve venire subito tecnicamente riabilitata nei confronti di coloro che l'hanno studiata e progettata, e dei tecnici che oggi, dopo tanti anni di esperienza, la esercitano con . . .

SPEZZANO. Cerchi di far rivivere i morti, onorevole Ministro.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La ferrovia in parola è di costruzione recente; essa fu inaugurata nel 1915; in quell'epoca non c'erano, nella rete ferroviaria italiana a scartamento normale, ferrovie a dentiera di questo tipo del sistema Riggenbach con la ruota dentata motrice sulla locomotiva, all'infuori della ferrovia Saline-Volterra, di costruzione più remota. Quest'ultima ha le stesse pendenze e le stesse locomotive della Paola-Cosenza, ma nessuno in Toscana si è mai sognato di chiamarla « la ferrovia della morte ». Comunque, l'esperienza fatta su questa linea primogenita fu brillante, come del resto era quella ottenuta nelle ferrovie svizzere del Gornergratt e della Jungfrau, pure anche esse a dentiera, che erano all'avanguardia della tecnica costruttiva del tempo e mantengono tuttora tale loro prerogativa. Non si deve parlare di « ferrovia della morte » soltanto perchè una disgrazia o due sono successe in epoca ormai lontana; sarebbe come dire che noi non dobbiamo più viaggiare sugli aeroplani perchè è accaduta la recente dolorosa disgrazia di Superga.

Nel primo esercizio della ferrovia a dentiera di Cosenza si verificò un grave disastro presso la stazione di San Lucido.

Io ricevetti allora l'incarico di studiare, in linea tecnica, le cause che lo determinarono.

In quell'epoca – si parla del 1918 – ebbi così occasione di approfondire il problema e di esaminarlo a fondo. Il disastro ferroviario avvenne in conseguenza di una eccessiva frenatura in discesa che, bloccando la ruota dentata, fresò i denti della cremagliera e quindi li scalettò. Il treno prese la fuga e uscì dalle rotaie con le lamentate conseguenze letali.

Nel 1942 avvenne un altro disastro, a distanza di quasi 25 anni dal primo, sempre per lo stesso fenomeno di cattivo azionamento del freno e quasi nello stesso punto del precedente, subito dopo il grande viadotto di San Giovanni.

La ferrovia a dentiera non potette essere subito esercitata dopo la sua inaugurazione nel definitivo tracciato, perchè il viadotto ricordato aveva avuto dei cedimenti nelle sue fondazioni derivanti forse da imperfezioni di costruzione. Ci fu qui perciò una deviazione della linea che durò fino al 1926 con una pendenza provvisoria che raggiunse il 100 per mille.

Ma anche in tali condizioni il servizio ferroviario fu assicurato con tutte le regole della tecnica dell'esercizio delle ferrovie a dentiera. I macchinisti delle locomotive a dentiera debbono avere una speciale abilitazione per fare servizio su tali linee, le cui norme sono racchiuse in uno speciale libro. Ciò è richiesto per tutte le nostre ferrovie a dentiera, comprese quelle della Sicilia, dove si trovano anche delle curve di 100 metri di raggio e delle pendenze del 75 per mille come sulla Paola-Cosenza e nella Saline-Volterra. In alcune ferrovie a dentiera della Svizzera si hanno anche pendenze maggiori e curve più strette.

Come concetto fondamentale di sicurezza, le norme tecniche di esercizio delle nostre ferrovie a dentiera sono almeno uguali, se non superiori, alle norme tecniche prescritte per le ferrovie a dentiera che esistono in tutte le altre parti del mondo. Non è tuttavia pensabile che la Paola-Cosenza possa assumere caratteristiche tecniche totalmente diverse di quelle delle altre ferrovie italiane e straniere esercitate con lo stesso sistema e con lo stesso grado di sicurezza; sistema che è applicato, come ho ricordato, alle ferrovie a dentiera della Sicilia e della Toscana ed alla Rochette-Asiago, oltre che ad altre numerose ferrovie turistiche straniere alle quali possono paragonarsi.

Vorrei pregare, perciò, gli onorevoli colleghi interpellanti di considerare che se alcuni incidenti gravissimi e deprecabili si sono verificati molti anni addietro, ciò non è da imputarsi al sistema particolare della trazione sulla ruota dentata che, come tecnico, posso senz'altro definire completamente idoneo a garantire la sicurezza dell'esercizio dei treni.

In ferrovia, purtroppo, si può avere qualche volta un disastro gravissimo, ma fortunatamente senza alcun incidente mortale; qualche altra volta se ne può verificare uno lievissimo, che invece, per fatali contingenze, procura diverse vittime. Ricordo ad esempio il disastro accaduto presso Caltanissetta nella primavera del 1943, in cui morirono 600 soldati, ed un altro del 1930 sulla linea Roma-Firenze molto più grave tecnicamente del precedente, ma dello stesso tipo, in cui non è morto nessuno per la semplice ragione della mancanza di passeggeri nel convoglio. La perdita di vite umane dipende dalle condizioni particolari in cui si verificano tali disastri; la gravità del danno alle persone è una fatalità che non sempre dipende dalle condizioni in cui il disastro si verifica.

Ho voluto in ogni modo riguardare le norme tecniche di esercizio delle ferrovie ad aderenza mista ed a dentiera delle Ferrovie dello Stato, di cui si è fatto cenno, e che sono racchiuse in quel tale libro di abilitazione per il personale ferroviario a cui ho accennato. Ebbi anche io l'incarico di compilarne qualche capitolo quando nel 1918 feci le norme di sicurezza di tali linee ad esercizio speciale. Ma pure a tanta distanza di tempo ho dovuto riconoscere che il sistema adottato dalle Ferrovie italiane è ancora fra i più prudenti di quelli che si applicano in altre parti di Europa. Quindi vi prego, nuovamente, di non attribuire più il vostro appellativo a quella ferrovia perchè non è lecito dare alimento ad una particolare psicologia di pericolo nei tecnici e nei costruttori e destare preoccupazioni anche in coloro che debbono usare tale mezzo di trasporto. Non è giusto, nè umano dire una cosa avventata quando questa non corrisponde alla realtà e al solo scopo di destare allarme o diffidenza.

Se voi mi aveste detto che il freno a nastro o a repressione delle locomotive a dentiera della linea Paola-Cosenza è mantenuto male, oppure azionato male, potrei darvi ragione, dopo aver controllata la esattezza delle vostre affermazioni; ma se invece mi dite che è proprio il tipo particolare di freno che compromette la sicurezza dei viaggiatori, allora io vi dichiaro formalmente che quel freno è in funzione dal 1915 ad oggi ed ha una così larga applicazione ed una così lunga esperienza, che si è ottenuta in oltre trenta anni di esercizio, da dare ogni affidamento per la sicurezza della marcia dei treni in tutte le parti del mondo. Basta saperlo bene manovrare, come lo sanno manovrare i nostri tecnici, e lo manovrano da anni . . .

SPEZZANO. Tanto è vero che muoiono.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Questi non sono discorsi; le disgrazie sono accadute ed accadono anche con altri mezzi di trasporto tecnicamente complessi come quello di cui discutiamo.

Voglio ancora aggiungere che sono tanto certo della sicurezza delle norme tecniche di esercizio applicate su questa linea che fui proprio io personalmente, nel 1937, ad applicare su di essa per la prima volta in Europa la sostituzione dell'aderenza a dentiera delle locomotive con l'aderenza naturale su tutte le ruote delle automotrici. Oggi le automotrici Fiat, che fanno servizio su quella linea, avendo tutte e quattro le ruote motrici, raggiungono la velocità, non di soli 12 chilometri, ma di 20 chilometri all'ora. Esse non hanno più la ruota dentata di trazione.

Per una precauzione, sopratutto di carattere giuridico, ho voluto che fosse conservata ancora la ruota dentata sul freno, appunto per garantire ulteriormente la sicurezza di marcia in maniera superiore allo stretto necessario. I miei colleghi svizzeri stimano però che tale garanzia sia ormai una cosa tecnicamente superflua.

Ma vi dico di più: ultimamente ho voluto migliorare le ferrovie, ad aderenza mista e a dentiera, a scartamento ridotto della Sicilia ed ho ordinato altre 20 automotrici del tipo Fiat senza ruota dentata motrice e a completa aderenza, come quelle in servizio sulla Cosenza–Paola. Tra un mese e mezzo farò esperimentare queste automotrici, seguendo le norme tecniche in atto sulla linea Cosenza–Paola, che quindi non sono quelle di una ferrovia della morte, ma della ferrovia maestra di metodi ad altre ferrovie dello stesso tipo.

Per parlarci chiaro, se voi volete impressionare l'opinione pubblica per cercare di ottenere delle profonde modificazioni costruttive alla vostra ferrovia, non ritengo che abbiate scelto la strada migliore.

Questa ferrovia, essendo a dentiera, non può essere assolutamente modificata per divenire più veloce. Essa si arrampica da 10 metri sul livello del mare fino a 532 metri, alla galleria dell'Appennino; così fu concepita e così deve essere in esercizio: è lenta ma scavalca la montagna con percorso brevissimo. Essa ha un suo scopo, che è quello di congiungere rapidamente la grande arteria ferroviaria del litorale tirreno con la città di Cosenza, sostanzialmente per il solo servizio dei viaggiatori.

Già nel 1915, quando si studiava il progetto della direttissima Roma–Napoli, si sosteneva che si dovesse andare a Cosenza non più per Metaponto ma per la linea di Paola, sia pure con una ferrovia a dentiera, che avrebbe in ogni modo accelerato i tempi. Con locomotive di limitata potenza, cioè a vapore, si impiegano tre ore per superare i 32 chilometri di distanza, mentre con le automotrici il tempo del percorso viene dimezzato e si impiega un'ora e mezzo. Ma se pensate che la linea a dentiera vi consente di arrivare a Cosenza da Roma passando per Battipaglia ed evitando quindi il lungo percorso da Potenza a Metaponto e a Sibari, dovete riconoscere che essa assolve ancora bene il compito di ridurre i tempi dell'intiero viaggio.

Il problema attuale è dunque un altro: che cosa si può fare per migliorare la ferrovia a dentiera? Indubbiamente, a mio avviso, ben poco. Si può soltanto rifare un'altra ferrovia abbandonando quella attuale. Non si tratta dunque del problema di migliorare un sistema tecnico, che è così come è e che può essere modificato soltanto entro margini ristretti, ma si tratta di un vero problema di completo rifacimento della linea. Per renderla atta a maggiori velocità occorre abolire la dentiera – siamo d'accordo – e fare delle varianti con pendenza media del 15–16 per mille della lunghezza di circa 19 chilometri e con una spesa che si aggira intorno ai 15 miliardi, considerando che si dovranno costruire delle gallerie. Siccome dovremo prevedere sette od otto coppie di treni al giorno, sia pure di 300 tonnellate circa, per raggiungere un reddito medio che possa essere tale da giustificare un lavoro di questo genere, ci vorrebbe un introito di mezzo milione per coppia di treni: cosa evidentemente impossibile nelle condizioni in cui si svolge il traffico. Quindi la situazione è tale per cui la nuova ferrovia, se costruita, sarebbe sicuramente e per lungo tempo deficitaria, come lo è attualmente.

Non si può, però, porre soltanto il problema economico, bensì occorre prospettare anche il problema di carattere politico e sociale, che è un problema sostanzialmente di acceleramento di tempi.

Permettete che questo lo dica con tutta convinzione. Sarei veramente degno di biasimo, anche perchè ingegnere, se, occupandomi di questi argomenti di esercizio ferroviario, potessi tollerare che un servizio speciale e complesso si facesse da privati o dallo Stato senza che fosse garantita tutta la massima sicurezza che i mezzi tecnici debbono consentire. E permettetemi che io insista ancora su questo punto.

Il problema economico della variante della linea non si può risolvere attualmente come vi ho detto. Che cosa dobbiamo fare tuttavia ? Per ora non vedo che una soluzione.

Sono d'accordo con voi che le locomotive a vapore del 1922 sono vecchie, sono d'accordo con voi che le automotrici Fiat del 1937, che

hanno ormai 12 anni di vita, non sono più moderne, quantunque si tratti di automotrici termiche con freno motore applicato ai Diesel. Nello studiare il rinnovamento del materiale rotabile dovremo provvedere a modernizzare tutto questo materiale. Ciò riguarda però solo il problema delle automotrici per il servizio viaggiatori, ma i servizi delle carrozze dirette dovremo farli sempre con le locomotive. Quindi i collegamenti diretti saranno ancora e per lungo tempo necessariamente lenti. Se si dovrà esaminare questo problema, lo si farà nel futuro legandolo a tutto il riordino della rete: si tratterà dunque di un problema a lunga scadenza e non attuale.

Il servizio diretto per ora non si potrà fare con locomotive diverse da quelle a vapore, salvo a vedere se in seguito sarà conveniente sostituirle con altre a trazione elettrica. Per poter rimorchiare i treni con la dentiera si potrà aumentare la velocità a 15-20 chilometri all'ora in luogo dei 12 attuali, ma non si potrà fare molto di più. Anche nei servizi all'estero, nelle dentiere, la velocità non è molto maggiore. Si arriva anzi a questo assurdo che nelle linee a dentiera si va più veloci in salita che non in discesa, perchè in discesa occorre più cautela per garantire maggior sicurezza nelle frenature.

Comunque, se potremo, quando avremo sufficienti disponibilità di energia elettrica (perchè oggi non possiamo fare elettrificazioni ferroviarie e togliere l'energia elettrica ai paesi che difettano di elettricità e occorre prima garantire gli elementari bisogni della vita) potremo estendere l'elettrificazione a quel grosso consumatore che è un locomotore elettrico o parecchi locomotori elettrici messi insieme lungo la linea. Solo allora potremo pensare all'elettrificazione della linea, con alimentazione a sbalzo dell'energia da Paola verso Cosenza.

È questo peraltro un miglioramento del sistema esistente che, nel periodo della ricostruzione dei danni di guerra, costituirebbe tuttavia un deciso rinnovamento tecnico. Economicamente però esso non porterebbe che un onere per l'amministrazione senza contropartita economica.

Vi dico quindi con tutta franchezza che una simile elettrificazione non può essere un problema di immediata risoluzione: può però essere tenuto in evidenza per l'avvenire. Ugualmente per lo stato non buono delle carrozze, che voi lamentate e che sono dirette a Cosenza, è evidente che se si deve avere un treno che si arrampichi su pendenze del 75 per mille, con una prestazione di 100 tonnellate, non è possibile mettere più di due carrozze di nuovo tipo nello stesso treno, dato che queste pesano 42 tonnellate ognuna. Stiamo costruendo carrozze di 1ª e 2ª classe più leggere, ma non è possibile, allo stato attuale, averne il quantitativo necessario anche per tale linea.

In conclusione riconosco che il problema sollevato è assai delicato e serio: esso merita la nostra considerazione; ma soprattutto è un problema che non ha nulla a che vedere con la sicurezza dell'esercizio. Su questo insisto, perchè non posso condividere la vostra preoccupazione, quando affermate che l'esercizio della Paola-Cosenza è pericoloso. Proprio per merito della abilità dei nostri macchinisti, dei nostri conducenti e dirigenti, questa linea è esercitata con quella regolarità e con quella sicurezza che dobbiamo pretendere in ogni caso e che non è inferiore a quella di altre linee che sono costruite con dentiere come questa.

Non avrei altro da aggiungere perchè il problema che è stato posto, della costruzione di una nuova ferrovia, non è neanche preso in esame nel piano E.R.P. a lunga scadenza. I fondi che prevederemo disponibili, forse saranno sufficienti soltanto a soddisfare altre necessità più urgenti sia della Calabria che dell'Italia meridionale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Talarico per dichiarare se è soddisfatto.

TALARICO. Io non posso dichiararmi soddisfatto. Onorevole Ministro, lei ha parlato da ingegnere: anche io sono un professionista e rispetto la dignità del professionista. Se guardiamo la ferrovia dal punto di vista artistico, certo è stato un grande ingegnere quello che l'ha progettata, ma se la guardiamo dal punto di vista utilitario, abbiamo due punti gravissimi: su di essa si muore e i morti sono quelli che contano. Essa inoltre non soddisfa le esigenze commerciali. Nel 1914 si aveva una mentalità ben diversa da quella che si può aver oggi. Mai la Sila aveva esportato centinaia e centinaia di migliaia di tonnellate di

legname: ci è voluta questa guerra per giungere a questo e per farci assistere allo spettacolo di tutta la città invasa di legname che non si può esportare. Abbiamo dovuto pagare centinaia e centinaia di migliaia di lire per poter sostenere la concorrenza con la strada e con le automobili. Ora la ferrovia non risponde, onorevole Ministro, alle esigenze nella maniera più assoluta. Ma non risponde nemmeno allo stato morale e psichico degli individui: tutti, indistintamente, credenti e non credenti, per affrontare il pericolo della morte con una certa serenità, si fanno il segno della croce quando salgono sul treno. Questo significa che c'è una preoccupazione costante: difatti ogni quattro o cinque anni succede un disastro e muoiono decine di persone mentre 60 o 70 vengono ricoverate in ospedale, molte uscendone mutilate di gambe o di braccia. Non è possibile non risolvere perciò questo problema.

Il « Giornale d'Italia » non ha nulla a che vedere con « l'Unità » e questa non ha nulla a che vedere con « Il Risorgimento »; eppure tutti questi giornali concordano sulla mia interpellanza. E non i soli cittadini della provincia di Cosenza sono interessati, ma anche 50 o 60 famiglie piemontesi che vivono nel nostro territorio; se dovesse accadere un disastro non si piangerebbe solo a Cosenza ma anche a Novara e ad Alessandria come si è pianto ultimamente a Napoli in un recente disastro. È un problema perciò da risolvere prima per le suddette ragioni e poi anche perchè immettendo la merce sulla linea di Sibari, questa arriva a destinazione ad un prezzo maggiorato favorendo la vittoria dei concorrenti.

Mi pare che un minimo di tranquillità e un massimo di attrezzatura industriale bisogna pur dare all'Italia meridionale.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interpellanza dei senatori Di Giovanni e Molè Salvatore al Ministro dei trasporti: « per conoscere se e quali provvedimenti voglia adottare per rettificare il tronco della linea ferroviaria che dalla fermata di Santa Panagia perviene alla stazione centrale di Siracusa attraverso un largo arco di circolo e costituisce un anello ferroviario che stringe e soffoca la città di Siracusa, attraversandone le principali vie di accesso, costringendo il traffico a frequenti, dannose interruzioni, e staccando dalla città la popolosa frazione di Santa Lucia; e se non ravvisi ormai la necessità di dare finalmente esecuzione al progetto, già da decenni studiato dai competenti uffici e tecnicamente pronto, in virtù del quale è stabilita una variante della linea ferroviaria che staccandosi dai pressi del passaggio a livello Scala Greca ed imboccando una galleria da costruire sotto la terrazza Taracati, in rettilineo, verrebbe a sboccare nei pressi della stazione centrale, evitando così il lungo percorso che costeggia il mare intorno all'antica Tiche (Scala Greca–Cappuccini–Santa Lucia) e liberando la città dal soffocante anello e dalle continue interruzioni delle grandi vie di accesso; ottenendo nel contempo una evidente e notevole economia nella spesa di esercizio, che affrancherebbe quella delle opere in galleria ».

Il senatore Di Giovanni ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

DI GIOVANNI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori; il problema che ho posto alla attenzione benevola dell'onorevole Ministro dei trasporti è di notevole importanza, direi di importanza vitale, per la città di Siracusa. L'ultimo tronco ferroviario di accesso alla stazione centrale di Siracusa, dopo il passaggio a livello Scala Greca, nei pressi della fermata di Santa Panagia, descrive un largo arco di circolo costeggiando il mare e l'antica città di Tiche della Pentapoli greca; attraversa la popolosa frazione di Santa Lucia e la stacca nettamente dalla città; taglia le principali vie di accesso alla città, e specialmente l'unica grande via di comunicazione proveniente da Catania, che viene interrotta dal passaggio della linea ferroviaria, e finalmente perviene alla stazione centrale.

L'inconveniente della continua interruzione del transito stradale è stato rilevato gravissimo attraverso il tempo. Questa gravità diventa sempre maggiore se si pone mente allo sviluppo crescente dell'operosità e dei traffici della città di Siracusa e al fatto che Siracusa è un importante centro turistico, per la sua storia millenaria, per la sua antica civiltà, per le sue bellezze panoramiche, per i suoi monumenti, per la sua rifiorente e feconda vita di lavoro. Siracusa ha bisogno di vie rapide di accesso al centro della città.

L'inconveniente fu già rilevato e si cercò il mezzo di riparare. Dai tecnici ferroviari venne approntato un progetto per una variante alla linea che eviterebbe l'attuale percorso di circa 13 chilometri lungo il mare, sulla costa della antica Tiche e che invece, dal passaggio al livello Scala Greca, attraverso una galleria di tre chilometri o poco più, perverrebbe con un rettilineo alla stazione centrale, liberando le vie di accesso alla città.

Quando ebbi l'onore di svolgere la mia interrogazione, il Sottosegretario onorevole Mattarella riconobbe la gravità dell'inconveniente, assicurò che esisteva nelle pratiche del Ministero dei trasporti un progetto tecnico che provvedeva alla soluzione di questo annoso problema, ma oppose la difficoltà dei mezzi finanziari. Si potrebbe dire: *adducere inconveniens non est solvere argumentum;* ma qui l'inconveniente purtroppo è sostanziale, perchè il Sottosegretario di Stato ci faceva conoscere che, aggiornati i prezzi di quel progetto alla data odierna, occorrerebbe una spesa di circa 1 miliardo e 700 milioni.

Io ho dovuto trasformare l'interrogazione in interpellanza per eccitare la benevolenza del Ministro dei trasporti nel cercare di risolvere almeno parzialmente il problema. Nella risposta data allora dall'onorevole Sottosegretario si chiariva che l'accennato progetto tendeva a risolvere *ex integro* il problema, perchè non solo era prevista la rettifica dello sviluppo della linea ferroviaria, con la variante in galleria di circa tre chilometri che partendo dal passaggio a livello Scala Greca porterebbe direttamente alla stazione centrale, ma anche la costruzione di una nuova stazione ferroviaria, dei nuovi magazzini, officine, ecc. e lo sviluppo e la sistemazione del nuovo piano ferroviario. Ma tutta questa parte, che attiene alla soluzione integrale, potrebbe anche essere rimandata; potrebbe essere avulso e risoluto il problema immanente ed immediato, che è quello della variante alla linea ferroviaria; e limitarlo alla costruzione della ferrovia in galleria per quel tratto di tre chilometri o tre chilometri e mezzo, in modo da raccordare Scala Greca con la stazione centrale di Siracusa; rimandando ad un secondo tempo tutto il resto delle opere, che assorbono più della metà della spesa. Sicchè con una spesa che potrebbe andare dai 700 agli 800 milioni potremmo veder soddisfatte le esigenze urgenti ed imprescindibili di Siracusa. Senza dire che l'esecuzione dell'opera assorbirebbe gran parte della disoccupazione. Occorre anche tenere presente, onorevole Ministro, che Siracusa ha innanzi a sè un promettente avvenire se, come è augurabile, in tutto o in parte, in un modo o nell'altro, torneranno le colonie alla nostra Patria. Anche in parte, ripeto, se non interamente. Allora Siracusa potrà vedere riprendere i suoi traffici già prima fiorenti con l'Oriente e l'Africa Settentrionale. Adunque è necessario che sia evitata la deplorata strozzatura, determinata dall'anello ferroviario che cinge e chiude la città. Ventine di treni al giorno attraversano questa linea; per ventine di volte si hanno le interruzioni delle comunicazioni, con arresto ed agglomero di mezzi di trasporto da una parte e dall'altra del passaggio a livello; ciò turba il normale svolgimento delle comunicazioni e del traffico della città. Quindi si potrebbe risolvere in parte il problema, per quella parte che è la più importante, la più urgente e di più immediata attuazione. E per questo si potrebbero benissimo trovare i fondi occorrenti, come si trovano i miliardi per le altre città più fortunate, più felici e più ricche, tenendo anche conto, onorevole Ministro, che si potrebbe attingere ai fondi del piano E.R.P., che pure potrebbero essere destinati a questa opera ferroviaria, come sono in massima destinati al miglioramento ed all'attivazione delle comunicazioni, ed al potenziamento e sviluppo delle linee ferroviarie. Dunque, potrebbero servire i fondi E. R. P. anche per il sentimento di equità e di giustizia distributiva, a favore di questa non ultima tra le città siciliane. Io mi auguro pertanto che l'onorevole Ministro, sottoponendo ad esame ed a studio il progetto sotto questo altro aspetto, sotto questo nuovo profilo, che renderebbe possibile la limitazione della spesa, voglia risolvere in conformità delle aspirazioni della nostra città questo annoso, grave e angoscioso problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti, per rispondere a questa interpellanza.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Nel trattare l'argomento, potrei aggiungere soltanto poche cose a quelle che furono già dette

e che tutti possono rilevare dal resoconto stenografico della seduta del 15 marzo, quando ebbe luogo l'interrogazione a cui rispose il Sottosegretario ai trasporti onorevole Mattarella; il quale aveva in precedenza scambiato delle idee con me e che rispose con competenza ed anche con spirito di siciliano in maniera, secondo il mio avviso, assolutamente esauriente.

Sarà bene tuttavia che io completi oggi quanto fu altrove detto aggiungendo qualche argomento di più; non per migliorare e chiarire maggiormente la situazione di fatto ma per inquadrarla in una visione più generale e forse più importante del problema prospettato.

È vero che il caso è stato già sollevato molti anni or sono ed esaminato a lungo dagli organi competenti. Non datano da oggi, ma dal 1927, i progetti di deviazione che le ferrovie dello Stato, d'accordo con le Autorità locali, hanno fatto per risolvere le difficoltà di espansione urbanistica di Siracusa; i progetti compilati dalle Ferrovie dello Stato sono due, non uno come ha ricordato l'onorevole interpellante. C'è quello antico che prevedeva anche la costruzione di una nuova stazione; ce n'è un altro più economico e più recente che parte un po' più lontano da quella tale Scala Greca cui si è accennato. Comunque, il problema è stato studiato ampiamente ed è stato portato a compimento nel suo progetto di massima, se non nel progetto esecutivo.

Però devo fare presente che una situazione di questo genere, di dover togliere cioè la cerchia ferroviaria che stringe la città che si vuole espandere, non è un problema soltanto limitato alla città di Siracusa, che d'altra parte merita la massima attenzione, è un problema molto più vasto. Se pensate un po' a quello che accade per la ferrovia che da Venezia scende lungo tutta la Riviera adriatica per quasi mille chilometri ininterrotta tagliando in due zone le città di Rimini, di Riccione, di Pesaro, di Pescara, di Ortona, di Francavilla a Mare e giù giù fino alla Puglia; se voi considerate la ferrovia che passa per la Riviera del Tirreno, da Ventimiglia a San Remo, a Sestri, a La Spezia, a Castiglioncello; e poi dopo Napoli a Portici, a Torre del Greco fino a Catania, vedete che tutto il problema degli spostamenti della cerchia della ferrovia che vincola l'espansione urbanistica delle città, si pone su larghissima scala per assumere una grandiosità eccezionale e di carattere generale. Ci sono poi le grandi città dove il problema della ferrovia che entra nell'abitato procura difficoltà gravi all'espansione delle città stesse ed allo sviluppo dei piani regolatori.

Vedete, il problema urbanistico di Siracusa è lo stesso di Palermo e di Catania, per limitarsi alla Sicilia; è lo stesso di Firenze che è cerchiata dalla linea di Campo di Marte che si dirige a Roma. Quindi s'impone con una grandezza che è molto notevole e porta a volumi di spesa che non sono limitati ai due miliardi richiesti dall'interpellante, ma che comportano cifre con qualche altro zero in più, per poter essere risolto. Il problema dal punto di vista della stretta economia dei trasporti e della necessità che essi hanno di assolvere ai bisogni dell'economia generale, non può dunque venire preso in considerazione perchè è un problema di carattere urbanistico e cittadino e non sostanzialmente di carattere ferroviario e nazionale. Esso deve perciò attingere i fondi occorrenti da altri capitoli che non siano quelli di competenza del Ministero dei trasporti. Questo è il punto fondamentale che a me preme ora di sottolineare.

Ma c'è un'altra questione importante. Ho già studiato e debbo, se mai, perfezionare un piano regolatore delle disponibilità dei mezzi che ci vengono dagli aiuti E.R.P. a lungo termine che l'onorevole Di Giovanni ha menzionato, per poter valorizzare determinate zone depresse. Poichè nel caso attuale ci occupiamo della Sicilia, esaminiamo dunque il problema limitatamente a questa regione in cui le necessità di Siracusa s'inquadrano come quelle di Catania, di Palermo e di altri centri importanti.

Ora, insieme al problema del rinnovamento e del miglioramento agricolo, industriale della Sicilia, con le bonifiche e con le iniziative di carattere industriale che debbono sorgere in virtù del piano E.R.P., si pongono anche problemi di carattere ferroviario, perchè all'aumento dei traffici deve corrispondere necessariamente l'aumento dei mezzi di trasporto. Quindi accanto ai problemi stradali, bisogna considerare quelli delle comunicazioni ferroviarie. Ma in Sicilia oggi vi sono purtroppo

problemi molto più grandi di quello della espansione urbanistica di Siracusa ed ai quali dobbiamo dare assoluta precedenza. Non voglio qui ripetere quello che può essere un piano regolatore delle ferrovie siciliane, ma basti dire che abbiamo da Catania a Messina un semplice binario per il quale passano 50 coppie di treni al giorno tra merci e viaggiatori, con un flusso di persino 1000 carri merci al giorno nel periodo invernale delle derrate. Noi perciò dobbiamo pensare a quegli impianti che, poi, non si fermano a Messina e, dopo lo stretto, interessano anche la Calabria, per fare in modo che le linee che portano al Nord questo traffico siano adeguatamente attrezzate.

Abbiamo inoltre il tratto da Palermo a Fiume Torto a semplice binario, dove passano 52-53 treni al giorno, e dove noi dobbiamo prevedere ancora un aumento di traffico, prima che sia completata la bonifica agraria ad occidente di Palermo. Abbiamo la zona di Caltagirone dove è stata iniziata la bonifica della piana di Gela per la quale è necessario prevedere un rapido sbocco dei traffici a Catania, per il porto e per la ferrovia, richiesto dai prodotti agricoli che si produrranno.

Abbiamo tutta una trasversale importantissima che deve congiungere Catania a Trapani, attraverso Regalbuto e Nicosia, per assolvere ai compiti dei nuovi traffici che si svilupperanno in conseguenza del piano di valorizzazione agricola e industriale della Sicilia, e che assumeranno un carattere di preminente importanza economica regionale.

Prospettato il problema in questi termini, mi sembra necessario che chieda un po' di comprensione all'onorevole Di Giovanni e gli dica: nei piani della valorizzazione della Sicilia a cosa dobbiamo dare l'assoluta precedenza ?

A me sembra che la risposta sia ovvia, tanto più che i lavori cui ho rapidamente accennato senza entrare in dettagli, e senza dare loro una graduatoria di urgenza, sono problemi gravissimi ed importantissimi e che quindi debbono avere una assoluta precedenza tra tutti gli altri della Sicilia relativi alle comunicazioni ferroviarie.

Vi è infine anche il problema che noi stiamo già risolvendo, riguardante il rinnovamento ferroviario delle linee litoranee a mezzo della loro elettrificazione da Catania a Messina, e che è già iniziato per la Peloritana per proseguire verso Palermo. Dovremo fare a Messina una centrale termo-elettrica - come abbiamo più volte affermato - alimentata con il carbone minuto del Sulcis, che è necessaria per l'accennata elettrificazione.

E allora vedete bene, onorevoli colleghi, che per quanto i piani E.R.P. siano concepiti e studiati con sufficiente larghezza, in completa armonia ed a completamento dei lavori in attuazione predisposti dal collega Tupini, che farà un'ampia rete stradale collegata razionalmente con quella ferroviaria, essi sono così poderosi che bisogna avere il coraggio di dire subito che la costituzione di una deviazione ferroviaria nella zona di Siracusa, che non migliora i traffici ma solo permette la più facile espansione di una città, con una limitata riduzione del percorso dei treni, non è uno dei problemi che dobbiamo considerare tra i più urgenti e non differibili.

Entrambi i progetti già studiati e che ho ricordato in principio presuppongono la costruzione di una nuova stazione a Siracusa. L'attuale è stata già ricostruita e rimodernata recentemente.

Anche la stazione marittima di Siracusa è ancora atta ad assolvere ai propri compiti.

Appena dopo la liberazione ho visitato tali impianti e mi sono assicurato che essi sono adeguati ai bisogni ferroviari attuali. Mi auguro, d'accordo con l'onorevole Di Giovanni, che gli sviluppi dei traffici della Marina mercantile nel prossimo avvenire siano tali da richiedere una ripresa vivace e attiva dei nostri traffici verso il Sud-Mediterraneo; quando questo si verificherà noi saremo sempre in grado di garantire anche i mezzi ferroviari di servizio al porto di Siracusa, che non saranno inferiori agli altri mezzi necessari per attrezzare questo grande porto in modo adeguato.

Non posso quindi che confermare in questo momento quanto ha detto rispondendo all'interrogazione due mesi or sono il mio collaboratore, onorevole Mattarella, confermando che il problema dello spostamento della ferrovia in esame è stato studiato da tempo. Esso è presente e sarà inserito nel quadro generale di tutte le sistemazioni delle linee che hanno la stessa necessità. Non sarà tra gli ultimi, visto che

Siracusa ha bisogni non inferiori a quelli di altre città.

PRIOLO. E l'elettrificazione della linea jonica ?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È certamente un problema più urgente di questo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Giovanni per dichiarare se è soddisfatto.

DI GIOVANNI. Ringrazio il Ministro per le assicurazioni datemi e per gli impegni presi, debbo però rilevare che, per quanto non sia caratteristica singolare della città di Siracusa quella di avere un anello ferroviario che la strozzi nello sviluppo edilizio e nel traffico, nessuna delle altre città, che si duole dello stesso inconveniente, ha la possibilità immediata della soluzione, come Siracusa; nessuna presenta la caratteristica di poter sostituire alla linea attuale la variante con linea diretta alla stazione centrale, evitando l'attuale lungo percorso.

Non mi sembra che il problema sia solo un problema urbanistico, come dice l'onorevole Ministro; è sopratutto un problema ferroviario, anche perchè la spesa destinata alla variante con la costruzione della linea in galleria, a mio modesto avviso, verrebbe compensata dall'economia nell'esercizio della linea. Infatti occorre considerare, onorevole Corbellini, che se si sostituisce uno sviluppo di linea di tre chilometri e mezzo a quello attuale di circa 13 chilometri e si moltiplicano per 365 le centinaia di treni che attraversano la linea giornalmente (si tratta quindi di parecchie migliaia di treni all'anno) con l'economia del carburante e del combustibile necessario, si avrà, a mio avviso, un compenso soddisfacente, se non integrale, della spesa occorrente. Si tratta quindi di un problema ferroviario. E mi consenta l'onorevole Ministro che gli ricordi come la sua assicurazione per l'elettrificazione della linea da Catania a Messina e l'impegno preso dal Ministero . . .

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. L'ho pubblicato due anni fa, nel 1947.

DI GIOVANNI . . . debbono essere estesi a tutta la linea della Sicilia orientale, fino a Siracusa. Infatti è preventivata nel Piano E.R.P. prima l'elettrificazione della linea Messina–Palermo, poi quella della linea Messina–Siracusa. Io desidero avere assicurazione che anche questa aspirazione non sia delusa, con la limitazione fino a Catania. Colgo quindi l'occasione per fare quest'altra raccomandazione, affinchè si tenga presente, per l'elettrificazione, l'esigenza della linea ferroviaria fino a Siracusa. E mi auguro che anche questo problema possa essere, col buon volere del Ministro, risoluto positivamente nell'interesse della mia città.

Presentazione disegni di legge.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Ratifica, con modifiche, del decreto legislativo 1° dicembre 1947, n. 1625, recante proroga del termine per la esecuzione del piano regolatore di risanamento e di sistemazione dei quartieri centrali e della località Vanzo della città di Padova » (422);

« Proroga del termine di cui al decreto legislativo 24 marzo 1948, n. 435, relativo alla autorizzazione a delegare ad Enti pubblici la progettazione, direzione, sorveglianza e contabilizzazione di talune opere pubbliche » (421);

« Autorizzazione della spesa di lire 150 milioni per interventi di pronto soccorso in caso di pubblica calamità » (420).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Presidenza
del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

Ripresa dello svolgimento di interpellanza.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interpellanza dei senatori Spano e Bitossi, ai Ministri dell'industria e commercio e dei lavori pubblici: « per sapere quali provvedi-

menti intendano adottare per far fronte alla gravissima situazione creatasi in Sardegna in seguito alla carenza della Società Elettrica Sarda la quale ha ridotto, contravvenendo ai suoi impegni, l'erogazione di corrente con grave danno dell'economia dell'Isola. È da notare che, malgrado le ingenti sovvenzioni ricevute, la Società Elettrica Sarda non ha curato la manutenzione dei suoi impianti i quali oggi sono insufficienti ai bisogni essenziali della Sardegna.

« E in particolare gli interpellanti domandano quali provvedimenti si intendono adottare: 1° per far sì che gli utenti, e principalmente la Carbosarda (che consuma circa un terzo dell'energia prodotta in Sardegna) paghino la corrente al prezzo stabilito per l'energia stagionale, in modo che il danno prodotto dalle colpe della Società Elettrica Sarda ricada su di essa e non sugli utenti; 2° perchè si addivenga rapidamente alla costituzione di un Ente sardo per l'elettricità in modo da distruggere il dannoso monopolio della Società Elettrica Sarda; 3° perchè siano subito iniziati i lavori di costruzione della nuova, già progettata, centrale termoelettrica della Carbosarda ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spano per svolgere la sua interpellanza.

SPANO. I fatti sono noti, signor Presidente. Si tratta di questo: alcuni mesi or sono l'Alto Commissariato per la Sardegna ha autorizzato la Società Elettrica Sarda a ridurre l'erogazione della corrente elettrica, limitando questa erogazione in modo tale che a turno gli utenti, sia gli utenti privati per l'energia-luce, sia le società industriali, hanno avuta sospesa l'erogazione della energia per un giorno la settimana. Io non desidero qui insistere sull'aspetto di stravaganza giuridica che assume questo provvedimento in quanto è da domandarsi quale autorità avesse l'Alto Commissariato per la Sardegna per prendere un provvedimento di questo genere. La misura, da questo punto di vista, è assolutamente illegale, in quanto che un provvedimento di questo genere poteva essere preso soltanto dagli organismi che a termini di legge sono autorizzati a provvedere in questa materia. Però non è su questo elemento che io desidererei intrattenervi, per quanto esso abbia un grande rilievo e una grande importanza. L'elemento sul quale desidero intrattenere l'Assemblea è un altro. È il danno grave che è stato prodotto a tutta l'economia sarda da questo provvedimento, in una maniera che a noi sembra del tutto ingiustificata. C'è un aspetto particolare dell'economia sarda che è stato duramente colpito: si tratta precisamente di una industria di interesse pubblico, la Carbosarda; da parte operaia come da parte dei suoi dirigenti, come da parte del Governo, era stato riconosciuto, nel corso di questo inverno, che condizione indispensabile perchè si potesse procedere effettivamente al risanamento di questa azienda, che è fondamentale per tutta l'economia sarda, era che se ne aumentasse la produzione. Accordi erano intervenuti in seguito ad una grande agitazione che aveva avuto luogo a cavallo tra la fine dell'autunno scorso e l'inizio dell'inverno. Sulla base di questi accordi si era arrivati appunto alla conclusione che misure dovevano essere prese da parte dell'azienda e da parte delle organizzazioni operaie appunto perchè la produzione fosse incrementata. Questo provvedimento preso dall'Alto Commissariato per la Sardegna ha evidentemente interrotto lo sviluppo della produzione del carbone in Sardegna, prospettando un imminente grave pericolo per questa industria che è fondamentale per la nostra economia. Perchè è stata ridotta l'erogazione dell'energia elettrica ?

I baroni della Società Elettrica Sarda, in un'opera propagandistica insidiosa, hanno fatto di tutto per far credere che questa misura sia stata presa in riferimento all'annata particolarmente siccitosa, e di questo si sono valsi i dirigenti della Società Elettrica Sarda proprio perchè una ragione di questo genere era valevole per certe branche dell'industria elettrica del continente italiano. Però quando la siccità viene addotta a scusa di una misura di questo genere in Sardegna, la scusa è falsa, poichè se è vero che la siccità può incidere notevolmente sulla produzione di energia elettrica laddove la maggior parte di questa produzione è data dalle centrali idroelettriche, l'argomento non vale più per l'industria elettrica sarda che, come è noto, produce energia da centrali termoelettriche per l'80 per cento circa della produzione complessiva.

La verità è un'altra, è che gli impianti delle centrali termoelettriche sarde sono ridotti a a mal partito. Cito qui alcuni elementi che debbono esser noti al Ministro: la situazione della centrale di Santa Caterina. Su tre gruppi ce ne sono due soli che funzionano; uno di questi gruppi, il più importante, ha una turbina che vibra da due anni e che continua a vibrare producendo corrente, non già per la potenza di 10 mila kilowatt, alla quale è destinata, ma per 5 mila kilowatt. Altro elemento è la situazione particolare della centrale di Porto Vesme. E qui il Ministro potrebbe probabilmente dare chiarimenti interessanti su una voce corsa insistentemente in Sardegna, sia negli ambienti operai che in quelli industriali, secondo la quale ci sarebbe stato presso i Ministeri competenti, alcuni anni or sono, un intervento della Società Elettrica Sarda per impedire che arrivassero in Sardegna le attrezzature necessarie a mettere in funzione un terzo gruppo della centrale di Porto Vesme. Il materiale va deteriorandosi poichè non viene regolarmente riparato, determinando una diminuzione preoccupante della potenza delle centrali termoelettriche. Queste sono costruite per una potenza effettiva di 48 mila kilowatt, ma hanno oggi in realtà una potenza di 25 mila kilowatt appunto perchè il materiale dell'attrezzatura è deteriorato.

Ha prodotto una grave impressione questo fatto sull'opinione pubblica sarda, non solo per il grave danno che ne deriva all'economia sarda, ma anche per la stranezza di questo provvedimento, quando si pensa che nell'ultimo anno una sovvenzione governativa è stata accordata alla Società Elettrica Sarda esclusivamente per riparare gli impianti. I signori della Società hanno intascato le sovvenzioni, ma gli impianti non sono stati riparati ed adesso si arriva a questa conclusione, grave per tutta l'economia sarda, di un giorno di riposo alla settimana per le industrie dell'isola. La cosa appare tanto più grave in quanto nessuno può pensare, a parte le considerazioni generali sullo stato di floridezza degli industriali di elettricità in Italia, che gli industriali della Società Elettrica Sarda si trovino in particolari difficoltà. Questa gente ha avuto tutto dallo Stato italiano, ha costruito gli impianti sulla base di sovvenzioni governative senza metterci niente del proprio. Sulla base delle sovvenzioni governative questi gruppi di capitalisti, che sono quelli delle ex-ferrovie meridionali e delle ex-ferrovie adriatiche, si trovano oggi alla testa di un patrimonio di beni stabili e di impianti che è valutato circa venti miliardi come minimo. Questi industriali hanno avuto delle sovvenzioni ingenti che negli ultimi due anni - il Ministro sarà senza dubbio preciso al Senato - sembrano doversi calcolare in oltre 4 miliardi. Negli ultimi 22-23 anni hanno realizzato dei profitti che credo possano definirsi scandalosi e continuano a realizzarli. Ora, bruscamente, per non aver neanche saputo adempiere a quella funzione elementare della industria che è quella di tenere in efficienza i propri impianti, malgrado che lo Stato abbia dato delle sovvenzioni speciali, si trovano a non adempiere ai propri obblighi e diminuiscono l'erogazione della corrente elettrica mettendo in difficoltà tutte le industrie sarde.

Ci sono anche altri elementi che rendono più grave la situazione: il carattere di speculazione e di rapina che ha assunto costantemente in Sardegna la Società Elettrica Sarda. Nella quasi totalità della provincia di Nuoro, per esempio, le linee della Società Elettrica Sarda sono state appaltate ad una ditta privata. L'appaltatore vende la corrente-luce ai contadini della provincia ad un prezzo medio di ben 52 lire al chilowatt.

Con tutto ciò, malgrado gli ingenti profitti - è noto che in Sardegna si vendono da 200 a 260 milioni di chilowatt all'anno - c'è tutta una serie di paesi, alcuni dei quali di grande importanza, ai quali non è stata portata la corrente elettrica. Questo perchè non c'è convenienza immediata per la società. È il caso di Lula, di Siniscola e di tanti altri villaggi. La Società Elettrica Sarda si rivela in tal modo (e non è un apprezzamento di parte questo, perchè è un apprezzamento che è stato fatto sia da parte operaia che da parte industriale e da parte di tutte le correnti politiche in Sardegna), la Società Elettrica Sarda si rivela, ripeto, in tal modo come una palla al piede dello sviluppo economico e sociale della nostra isola.

Si può affrontare e risolvere radicalmente il problema? È evidente. C'è un modo per affrontare e risolvere radicalmente il problema

ed è lo stesso modo con cui il problema dell'industria elettrica può e dovrà essere radicalmente affrontato e risolto in Italia, ed è quello della nazionalizzazione della industria elettrica. Ma senza arrivare fin qui, si può parzialmente risolverlo. Noi comprendiamo le esitazioni che ci possono essere, esitazioni sociali, di classe, nella parte politica la quale ispira e della quale è emanazione il Governo attuale del nostro Paese. Noi comprendiamo le esitazioni che ci sono per affrontare in questo modo il problema. Però ci possono essere provvedimenti moderati sì, ma tuttavia utili, che possono e quindi debbono essere presi rapidamente per sanare una situazione che diviene ogni giorno più insostenibile per l'economia della nostra isola. Su scala nazionale è stata posta da grande parte degli industriali italiani la seguente questione: laddove, salvo casi di forza maggiore, una società elettrica limiti la erogazione della corrente o non eroghi più la corrente in modo continuo, ma in modo intermittente, essa deve essere pagata non già al prezzo con cui si paga la corrente di erogazione continua, ma al prezzo con cui si paga la corrente stagionale. Tale questione, che è stata posta in modo molto deciso sul piano nazionale, deve essere posta anche in Sardegna. Ciò naturalmente può limitare e togliere qualche decina e forse qualche centinaio di milioni ai profitti della Società Elettrica Sarda, ma evidentemente ciò costituirà un beneficio netto per tutta l'economia della nostra isola. Se si sposta il problema sul piano nazionale è altrettanto vero che si potranno togliere qualche decina di miliardi di profitti ai grandi industriali dell'elettricità in Italia, ma i benefici che ne deriverebbero si ripercuoterebbero con altrettanto beneficio sull'industria elettrica in generale. Questo primo provvedimento dovrebbe e potrebbe essere utilmente preso.

Ma c'è un altro problema, il problema che è stato prospettato da molti mesi: la costruzione cioè di una centrale termoelettrica della Carbosarda, problema di non difficile soluzione tecnica, problema che offre tutta una serie di vantaggi. Per la Carbosarda – è evidente – una centrale termoelettrica costruita sul posto potrebbe permetterle di funzionare e di lavorare utilizzando i residui sterili di carbone che oggi vengono in gran parte accumulati negli scarichi, utilizzati magari per i fondi stradali e finanche addirittura gettati in mare.

Il risparmio che si realizzerebbe in questo modo, sul consumo di ottanta milioni di kilowatt annui dalla Carbosarda, sarebbe semplicemente sul prezzo che la Carbosarda paga attraverso un contratto capestro alla Società Elettrica Sarda, dell'ordine di quattrocento milioni annui con evidente vantaggio della società. Ma c'è un vantaggio ancora più grande per l'economia sarda in generale, consistente in questo fatto, che la costruzione di una centrale termoelettrica a Carbonia eliminerebbe dalle attività che sono attualmente in funzione o che potrebbero essere ripristinate nella loro potenza totale, circa 11.500 kilowatt-ora, il che equivale ad un terzo del consumo normale dell'energia elettrica in Sardegna. È semplice vedere quale enorme vantaggio deriverebbe immediatamente a tutta l'industria sarda la quale ne riceverebbe un impulso. Ma c'è un altro vantaggio, che cioè si spezzerebbe automaticamente il monopolio della Società Elettrica Sarda, la quale dalla presenza di una potente centrale termoelettrica appartenente ad un'altra società sarebbe costretta a non porsi più sul piano del monopolio ma sul piano della concorrenza.

Un altro provvedimento che si potrebbe prendere tanto più in quanto è stato già progettato minutamente e seriamente dalla Consulta regionale sarda alcuni anni or sono, e costituirebbe un'azione diretta a spezzare in modo definitivo il monopolio della Società Elettrica Sarda, sarebbe la costituzione di un Ente sardo per l'elettricità. Si dirà: questo è compito del Consiglio regionale. Certo! Io non dubito che nel Consiglio regionale sardo la questione sarà posta con estremo vigore, riprendendo il vecchio ed ancora valido progetto elaborato dalla Consulta regionale sarda. Ma in questa sede desideriamo sapere, anche su questo problema, oltre agli altri due già menzionati, qual'è l'opinione del Governo; e se il Governo non dirà una parola precisa, si radicherà quella che è già un'impressione molto diffusa da noi in Sardegna, che cioè si continua da parte degli organi del Governo a favorire ingiustificatamente ingiusti interessi capitalistici forestieri, « contro la Sardegna ». Io ritengo mio dovere far notare all'onorevole Mi-

nistro che non si tratta soltanto di un'impressione mia che è giustificata da elementi desunti dalla situazione dell'industria elettrica in Sardegna, ma di una impressione giustificata sulla base di considerazioni generali sull'economia sarda.

Io ho visto un caso recentissimo. Mi spiace che l'onorevole Ministro della marina mercantile non sia presente; se fosse stato presente forse la cosa avrebbe potuto interessarlo.

C'è un piroscafo di circa mille tonnellate che che fa il servizio postale tra Palau e la Maddalena – si tratta di 18–20 minuti di tragitto –; è un piroscafo di circa 1000 tonnellate che potrebbe agevolmente, per un tragitto di quel genere, trasportare 5 o 600 passeggeri, mentre viaggia con soli 5–7 passeggeri. Lo Stato accorda alla « Tirrenia » – società alla quale questo piroscafo appartiene – una sovvenzione di 8 milioni e mezzo al mese. C'è d'altra parte un piccolo imprenditore locale il quale è l'erede di una ditta che ha 70–80 anni di tradizione, e che quindi dà le più ampie garanzie di poter regolarmente adempiere a questo servizio, il quale si impegna a fare con dei battelli adatti lo stesso servizio, con le stesse condizioni di sicurezza e nelle stesse condizioni di puntualità, ricevendo dallo Stato una sovvenzione di un milione al mese anzichè di 8 milioni e mezzo. La questione è stata posta più volte, ma non è stato mai possibile spuntarla, perchè l'onorevole Saragat l'ultima volta ha risposto che c'è un impegno contratto (indovinate da chi ?) da Costanzo Ciano, in base al quale non è possibile ritornare indietro, e in base al quale lo Stato italiano paga inutilmente 8 milioni e mezzo per questo piroscafo, semplicemente perchè non si vuole accordare ad un imprenditore sardo una sovvenzione di un milione al mese che costituirebbe un grande vantaggio per lo Stato ed un piccolo, ma pur notevole, vantaggio per l'economia locale.

Ebbene, lo stesso rilievo si potrebbe fare a proposito di molte altre branche dell'economia sarda. È anche per questo che noi abbiamo voluto sollevare questa questione della Società Elettrica per gli interessi che vengono lesi in Sardegna – ingiustificatamente ripeto – dal provvedimento dell' Alto Commissariato. Noi desideriamo sapere quali misure il Governo intende adottare per cominciare a spezzare questa situazione che si rende tanto più insostenibile nel giorno in cui la Sardegna ha realizzato il suo sogno più che decennale di avere una sua costituzione autonoma. E a me pare che in questo momento particolare il Governo debba dare delle garanzie concrete che si voglia intervenire per spezzare una situazione di fatto che è gravissima per l'economia regionale.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Lussu ha presentato una interrogazione diretta ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria e commercio « sulla Società Elettrica Sarda, la cui gestione non risponde agli interessi dell'Isola ».

Se il Senato consente, ed il Ministro non ha nulla in contrario, noi faremo economia di discussione svolgendola contemporaneamente alla interpellanza dei senatori Spano e Bitossi, poichè si tratta di argomento affine.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è a disposizione degli onorevoli interroganti e interpellanti. Io penso che opportunamente, per l'economia della discussione, potremmo svolgere insieme all'interpellanza anche l'interrogazione dell'onorevole Lussu. Osservo solo che, a norma del Regolamento, gli interpellanti intervengono prima che parli e dopo che ha parlato il rappresentante del Governo; mentre gli interroganti parlano solo per dichiararsi soddisfatti o meno dopo la risposta del Governo. Pertanto rispettando questa procedura, io sono disposto a svolgere contemporaneamente l'interpellanza e l'interrogazione.

PRESIDENTE. Certamente il Regolamento sarà rispettato; e resta senz'altro stabilito che interpellanza ed interrogazione verranno svolte contemporaneamente.

Presentazione di un disegno di legge.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Modificazioni alle penalità per contravvenzioni ed il contrabbando sugli apparecchi di accensione e tassa di licenza per la fabbricazione e vendita degli stessi » (423).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Ripresa dello svolgimento di interpellanza e di interrogazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tupini, ministro dei lavori pubblici, per rispondere all'interpellanza dei senatori Spano e Bitossi e all'interrogazione del senatore Lussu.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, l'onorevole interpellante ha portato nella discussione argomenti nuovi che non riguardano l'oggetto dell'interpellanza. Tra questi l'episodio relativo al piroscafo e sul quale, mi consentirà l'onorevole interpellante, non posso rispondere nulla, non perchè non avrei la competenza, se nell'interpellanza fosse stato accennato anche a questo, di rispondere, previa intesa con il mio collega della Marina mercantile, ma perchè il fatto è da me ignorato e quindi non sono in grado di dir nulla.

Per quanto attiene poi ad altre considerazioni che pure non riguardano l'interpellanza, come quella dei comuni della Sardegna, i quali si trovano ancora senza luce, io debbo ricordare all'interpellante e al Senato che non spetta soltanto alle società elettriche concessionarie portare la luce dove questa manchi ma agli Enti locali, i quali debbono farsi parte diligente al fine di ottenere il concorso dello Stato per le opere di rispettiva competenza e poi procedere a quelle intese con le società concessionarie che, sulla scorta delle concessioni, rendano possibile l'impianto della corrente elettrica dove questa sia mancante.

Si è parlato anche della nazionalizzazione della produzione elettrica. Problema grosso, che esula dall'indole specifica di questa discussione e che, se mai, potrebbe formare oggetto del nostro attento esame al momento opportuno. È una delle tante soluzioni che vengono escogitate per una migliore soluzione del problema della energia elettrica. Nè io vi dico, onorevoli colleghi, perchè vi può anche non interessare, quale sia il mio punto di vista personale intorno a questo argomento. Rileverò soltanto che se una diversa impostazione di quella attuale avesse veramente corrisposto al pubblico interesse, avrebbero dovuto farsene iniziatori gli stessi Ministri che mi hanno preceduto nella direzione del mio Dicastero, quasi tutti appartenenti allo stesso settore politico del senatore Spano.

Ha altresì accennato l'interpellante all'opera dell'Alto Commissario per la Sardegna che – secondo lui – sarebbe stata abusiva e arbitraria. Io faccio notare all'onorevole interpellante che i poteri dell'Alto Commissario sono precisamente quelli delegatigli dal Governo centrale. È esatto che dal centro il Governo ha incaricato due Commissari per regolare la distribuzione dell'energia elettrica; ma nessuna disposizione vieta all'Alto Commissario per la Sardegna di intervenire direttamente nell'isola per il raggiungimento dello stesso fine.

Ma torniamo all'argomento dell'interpellanza, non senza fare il punto sullo stato attuale della produzione dell'energia elettrica in Sardegna. Lo stesso senatore Spano mi ha rivolto questo invito. Ed allora io debbo, prima di tutto, dire al Senato che la Sardegna è stata l'unica regione d'Italia dove gli utenti hanno avuto fino al 7 marzo scorso libertà completa di consumo senza essere sottoposti ad alcuna restrizione, in conseguenza sia della diminuita produzione dovuta alla guerra che di quella dovuta alla siccità malgrado che il consumo abbia segnato nel 1948 un incremento di circa il 15 per cento rispetto al massimo di consumo assunto nel 1942. Questo è un dato di fatto incontrovertibile.

La produzione di energia elettrica in Sardegna – è bene che il Senato lo sappia – deriva da cinque fonti principali. La prima è l'impianto idroelettrico del Tirso con invaso annuale; la seconda, l'impianto idroelettrico del Coghinas, pure esso con invaso annuale; seguono la centrale termoelettrica di Santa Caterina, quella di Canta Gilla e quella di Portovesme. Questi impianti sono gestiti dalla Società Elettrica Sarda, ad eccezione della centrale di Portovesme, che è della Società di Monteponi. È in corso di ultimazione l'impianto idroelettrico, con invaso pure esso annuale, dell'Alto Flumendosa, che è gestito da una società elettrica sarda, ora Società Alto Flumendosa, una filiazione della Società Elettrica Sarda, che ha cominciato a funzionare in

prova, sfruttando l'invaso conseguito negli ultimi mesi con la diga di sbarramento che non è stata ancora ultimata e che è in corso di ultimazione. Con annate idrologicamente favorevoli, onorevole Spano, si è fatto finora fronte sempre al consumo, che risulta, in media, di 23 milioni di chilowattore mensili, all'incirca, per metà con le centrali idrauliche e per metà con le centrali termiche. È opportuno a questo punto sottolineare che, secondo i tecnici competenti, la produzione di energia elettrica derivante da centrali termiche dovrebbe rappresentare costantemente il quarto della produzione di energia. Come il Senato vede, qui siamo al 50 per cento, e tutto questo spiega come la Sardegna sia stata, tra le regioni, quella che meno ha sofferto delle restrizioni dovute alla siccità. Nel corrente anno è di molto ridotto il contributo delle centrali idroelettriche, che rappresentano un coefficiente del 50 per cento sulla produzione totale, per la deficienza di precipitazioni atmosferiche, di cui il Governo certo non è responsabile, a meno che non si voglia surrogare il vecchio *slogan*: « piove governo ladro », con l'altro: « non piove, governo ladro ! ». (*Ilarità*).

E infatti devo rilevare che la portata media del Flumendosa a Monte Stocca nell'inverno 1948–49 è stata di soli 8,2 metri cubi al secondo di fronte ad una media normale invernale di 31,8 metri cubi al secondo. Ciò significa che nell'inverno passato si è avuta una portata pari a circa un quarto della portata media normale invernale. Se poi prendiamo in esame le precipitazioni cadute nell'Isola nel quadrimestre novembre 1948–febbraio 1949, ne deriva che esse hanno raggiunto un'altezza totale di circa 160 millimetri, in confronto a 310 millimetri relativi alla media normale del quadrimestre novembre–febbraio di ogni anno.

Queste cifre dimostrano chiaramente che l'attuale situazione idrologica dell'Isola è particolarmente difficile, con gravi conseguenze sulla produzione idroelettrica. E a conferma di quanto ho avuto l'onore di dire, basterebbe confrontare i volumi di acqua immagazzinata nei serbatoi del Tirso e del Coghinas alla fine del marzo 1949, rispettivamente 122 milioni di metri cubi per il serbatoio del Tirso e 71 milioni di metri cubi per il serbatoio del Coghinas, con quelli di fine marzo 1948 che rispettivamente davano queste cifre: 271 milioni di metri cubi, contro 122 per il Tirso, e 121 milioni di metri cubi, contro 71 per il Coghinas.

Come si sopperisce a questa deficienza ? Con l'intensificazione delle centrali termoelettriche. Ed ecco perchè queste centrali sono arrivate ad una produzione del 50 per cento della forza globale. Si è dovuto chiedere certamente a queste centrali uno sforzo notevole, continuo, prolungato, eccezionale, un funzionamento che, per essere di questa portata, espone gli impianti a un grande deperimento e a notevole usura. Abbiamo dovuto certe volte, appunto per non trovarci sprovvisti di una macchina assoggettata a soverchia usura, alleggerire per necessità tecniche il funzionamento di alcune di queste centrali elettriche, al fine di garantire una certa continuità normale nella produzione dell'energia anche da parte di queste centrali termiche.

Da questo deriva, onorevole Spano, la necessità delle provvisorie limitazioni disposte dall'Alto Commissario, che ha agito in virtù dei suoi poteri, non senza, però, aver sollecitato il parere degli organi tecnici competenti e degli esperti in materia.

In che consistono poi queste limitazioni, onorevoli senatori ? Fermata di tutte le utenze a turno un giorno alla settimana dall'alba al tramonto; riduzione dei consumi del 25 per cento rispetto alla media del 1948. Queste disposizioni si dovettero prendere dopo l'esame, che poc'anzi ho ricordato, della materia, anche in via di urgenza, poichè la siccità minacciava di prolungarsi chissà per quanto tempo. Esse hanno avuto lo scopo di non esaurire la limitatissima disponibilità di chilowatt–ora idrici, dei quali è necessario aver sempre a disposizione un certo quantitativo per affrontare le punte impreviste ed improvvise, e di ridurre per ora l'erogazione del Tirso, perchè queste acque dovranno essere anche utilizzate a scopo irrigatorio.

Le precipitazioni di questi ultimi giorni in Sardegna, pur non essendo state molto abbondanti come in altre parti del territorio nazionale, hanno tuttavia consentito – non so se questo è già a conoscenza del senatore Spano – di ridurre le limitazioni del consumo dell'energia elettrica dal 25 al 10 per cento e di abolire la sospensione dell'erogazione di un giorno

alla settimana. Siamo tornati, si può dire, alla piena normalità di cui la Sardegna – ripeto – ha sempre goduto fino al 7 marzo di questo anno.

Dobbiamo anche tener presente che l'impianto dell'Alto Flumendosa sta invasandosi, mentre è ancora in via di costruzione la diga di sbarramento. Il che consentirà di sfruttare al massimo le risorse idriche della stagione. Debbo anche ricordare che lo sfruttamento avrebbe potuto essere maggiore, onorevoli senatori, per circa venti milioni di chilowattora, qualora i lavori di costruzione della diga non fossero stati ritardati a seguito di uno sciopero da parte delle maestranze protrattosi per un mese nella trascorsa buona stagione e cioè proprio nel periodo più adatto per compiere certi lavori. (*Commenti*).

Abbiamo però superato finalmente la fase critica ed è da prevedere un miglioramento generale della situazione nei riguardi della disponibilità di energia con l'entrata in funzione delle centrali dell'Alto Flumendosa, la cui potenzialità è all'incirca pari a quella complessiva degli impianti idroelettrici del Tirso e del Coghinas. La Società Flumendosa ha intensificato i lavori per il completamento degli impianti idroelettrici in modo da portarli a termine prima dell'inverno 1949-50. Con tali impianti verrà quasi raddoppiata l'attuale produzione di energia idrica, la quale nel 1948 è stata di soli 97 milioni di chilowattora, in confronto di 173 milioni di energia elettrica termica prodotta nello stesso anno. Credo che al Senato faccia piacere, tanto più che l'onorevole interpellante mi ha domandato anche di dare delle precisazioni più complete al riguardo, di conoscere alcune cifre che sono fondamentali e che sono anche testimonianza della opera vigile del Governo e motivo di tranquillità per la regione sarda. La Società idroelettrica Alto Flumendosa, come dicevo poc'anzi, è subentrata nella concessione, alla Società Elettrica Sarda; e sono stati assegnati all'Ente per l'Alto Flumendosa, con i decreti ministeriali 20 novembre 1947 e 7 gennaio 1949, questi termini di realizzazione di lavori predisposti: 1°) il termine del 30 giugno 1949 per il compimento dell'opera del secondo salto e della relativa centrale e per il raggiungimento, con le strutture principali della diga di Baude Muggeris per tutta la sua lunghezza, di una quota sufficiente per consentire l'inizio di tutte le opere; 2°) il termine del 31 dicembre 1949 per l'ultimazione di tutti i lavori relativi alla derivazione. Dal nono stato di avanzamento dei lavori eseguito a tutto il 28 febbraio di questo anno e dal relativo certificato che ci ha mandato l'ufficio del Genio civile di Nuoro, in data 13 aprile 1949, risulta che i lavori eseguiti a detta data, cioè al 28 febbraio, a circa due mesi di distanza da oggi, raggiungono l'importo complessivo (ecco le cifre che mi chiedeva l'onorevole Spano) di lire 4.563.238.182 sull'importo previsto di lire 5.660.326.633,65.

Dunque alla data del 28 febbraio 1949 restavano da eseguire lavori soltanto per un importo residuo di un miliardo e novantasette milioni circa che si presume, per l'andamento confortevole dei lavori stessi, si possano esaurire nel termine stabilito anche perchè la società non ci ha chiesto, a tutt'ora, nessuna proroga che, del resto, difficilmente le consentiremmo.

Ultimati così gli impianti idrici, la situazione elettrica sarda risulterà notevolmente migliorata e in condizioni tali da soddisfare ai bisogni dell'Isola anche nel caso di magra pari a quella che si è dovuta ultimamente sopportare. In questa ipotesi si avrà nel prossimo avvenire in Sardegna la disponibilità di energia idrica di almeno 200 milioni di chilowattora annui e quindi la produzione termica dovrà necessariamente esser ridotta e portata alla percentuale normale costante che deve sempre rispettarsi per ogni fine e per maggiore tranquillità. Però dobbiamo tener conto che questa attrezzatura per produzione di energia termica ci ha reso possibile affrontare e superare con minori difficoltà la crisi della produzione elettrica della Sardegna. Gli onorevoli interpellanti hanno poi fatto delle domande specifiche nella seconda parte dell'interpellanza; debbo loro rispondere con la massima precisione in questi termini.

Il prezzo che la Carbosarda paga per la corrente dipende dal fatto che la Carbosarda è essa stessa fornitrice del carbone per la produzione dell'energia termica e l'onorevole Spano sa per quale insieme di ragioni l'unità di costo di quel carbone non sia tale da consentire una produzione e quindi una somministrazione di

energia a costi inferiori a quelli che vengono attualmente praticati. In più la Carbosarda paga un tanto fisso per chilowattora di consumo in corrispettivo delle spese di esercizio e ciò indipendentemente da qualsiasi vicenda di ordine stagionale. Gli altri utenti invece pagano un sovrapprezzo termico fisso sull'intero consumo e ciò anche indipendentemente dai quantitativi di energia prodotta termicamente al pari di tutti gli utenti italiani del continente e di ogni altra isola. È noto che le società elettriche versano – e questo è un provvedimento recente – gli incassi derivanti dalla applicazione del sovrapprezzo alla Cassa fondo conguaglio sovrapprezzo termoelettrico, istituita proprio con provvedimento del gennaio 1947 dal Ministero dell'industria e commercio. Detta cassa provvede poi a pagare alle singole società il maggiore costo di produzione di energia elettrica.

La seconda domanda che mi hanno rivolto gli onorevoli interpellanti, nella seconda parte della loro interpellanza, merita pur essa una precisazione da parte mia ed è questa: con il decreto legislativo 18 maggio 1946 venne istituito l'Ente autonomo del Medio Flumendosa allo scopo di provvedere, con il concorso dello Stato, nella misura massima del 60 per cento delle spese, alla costruzione delle opere irrigue ed idroelettriche nel medio e basso bacino del Flumendosa stesso. Inoltre, con la legge del 23 novembre 1939 e con decreto del marzo 1948, è stato previsto il concorso governativo fino al 60 per cento delle spese per la costruzione delle opere per gli impianti elettrici della Sardegna.

Mi pare che il Governo abbia fatto e fa tutto quello che può e nel migliore dei modi per fronteggiare la situazione.

In base proprio a queste disposizioni è stata accordata alla Società Elettrica Sarda una sovvenzione – con delibera del 27 marzo 1948 – di 2 miliardi e 750 milioni per la costruzione degli impianti idroelettrici dell'Alto Flumendosa. Non so se l'onorevole Spano si riferiva a questa sovvenzione speciale dello Stato, allorquando lamentava che la Società Elettrica Sarda non si peritasse sotto nessun aspetto di mettere in cantiere il danaro dello Stato. Ma io posso dire, se il riferimento è esatto, che secondo i dati che risultano ai miei uffici questi lavori sono in corso di esecuzione, tanto è vero che noi possiamo prevederne il termine per la fine di quest'anno.

Considerati, onorevoli colleghi, tali precedenti legislativi e la situazione idro-termo-elettrica dell'Isola, non sembra opportuno – e qui vengo all'ultima domanda degli onorevoli interpellanti – e non lo sembra per lo meno attualmente, dopo quel che vi ho detto, dopo i dati che vi ho riferito, dopo la situazione che vi ho descritto, dopo le prospettive che ho fatto balenare dinanzi a voi e che non sono prospettive di pura immaginazione, bensì di reale concretezza, non sembra opportuno, ripeto, di dover dar corso alla fondazione di un antro ente, che, oltre a richiedere notevoli spese da parte dello Stato, rischierebbe di essere superfluo perchè una volta ultimati gli impianti idroelettrici tuttora in costruzione, i bisogni dell'Isola, salvo eventi eccezionalissimi che non possiamo prevedere, potranno essere sicuramente soddisfatti. Tutt'al più potrebbe essere potenziato ancor meglio il costituito ente del Medio Flumendosa che già ha in istudio notevoli progetti per l'irrigazione, con conseguente supero di produzione di energia idroelettrica.

A titolo informativo e per mostrare l'incremento d'energia che si sta verificando nell'Isola, in confronto a quello verificatosi nella penisola, comunico alcuni altri dati che il Senato apprenderà con soddisfazione. Assunto 100 come produzione di energia nel 1938, l'indice nel 1948 sale a 160 per la Sardegna e a 144,9 per l'Italia continentale; e l'indice della Sardegna salirà ancora notevolmente con l'entrata in funzione dell'impianto dell'Alto Flumendosa.

Per quanto poi si riferisce alla segnalata necessità di una immediata costruzione della centrale termica Carbosarda, debbo dire all'onorevole Spano che egli ha parlato di progetti, ma il progetto non è stato ancora fatto. Non è stato ancora fatto e non è stato nemmeno studiato il progetto esecutivo della centrale stessa; quindi ci troviamo nella assoluta impossibilità, anche se volessimo, di poter provvedere nel senso desiderato dal senatore Spano.

D'altra parte, onorevoli colleghi, se la Carbosarda vuole questa centrale, a parte se sia utile o possa arrecare il vantaggio desiderato, nei confronti della situazione che ho avuto

l'onore di esporre al Senato, essa è padronissima di domandare la concessione, di chiedere quei sussidi che lo Stato dà alle altre centrali e quindi di entrare anche essa in concorrenza con le altre società, al fine di sviluppare la produzione termo-idro-elettrica. Da parte del Governo, che vi posso dire di più? La Carbosarda presenti la domanda e se i bisogni dell'Isola saranno tali che questa domanda debba essere accolta, se gli indici economici che costituiranno il prezzo dell'opera saranno tali da essere ritenuti, nei confronti degli altri, migliori e quindi preferibili, il Governo, senza prendere per ora alcun impegno preciso, come vorrebbe l'onorevole Spano, è qui a disposizione per esaminare tutte quelle domande e progetti che possono venire presentati al suo esame.

Del resto gli onorevoli senatori sanno che a questo riguardo noi siamo disposti a prendere in considerazione qualsiasi proposta utile: anche recentemente i miei uffici hanno adottato dei provvedimenti che dimostrano la sollecitudine del Governo in ordine alle necessità di aumentare e di assicurare per l'avvenire gli sviluppi di produzione di energia idro-elettrica e di energia termo-elettrica. Noi non siamo legati, onorevole Spano, questo ci tengo a dirlo, a nessun interesse privato. Ella ha accennato al problema della nazionalizzazione; ripeto non è questo il momento, lei stesso converrà, di poter affrontare una questione così grave. A me preme solo di rispondere all'onorevole Spano che non siamo legati ad alcun interesse, che l'unico interesse che ci preme è quello di potenziare lo sviluppo della energia elettrica, che l'unico obiettivo verso il quale sono tese le nostre forze è quello di mettere il Paese in condizione di avere energia elettrica sufficiente sia per l'industria sia per il consumo corrente.

I dati che ho avuto l'onore di esporre sono, a mio avviso, esaurienti e tranquillanti. Penso che, superato quest'anno, noi avremo dato alla Sardegna tale una abbondanza di produzione elettrica da potere non soltanto servire all'aumento della produzione industriale, ma anche ad estendere notevolmente le utenze e quindi a migliorare il livello di vita civile di quella popolazione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Lussu, la cui interrogazione è stata abbinata a questa interpellanza, per dichiarare se è soddisfatto.

LUSSU. Come il Senato ha potuto constatare si tratta di un grave problema ed evidentemente la risposta dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici rappresenta una chiara esposizione burocratica, ma non tocca l'essenza del problema. Nè io potrei di questo muovere rimprovero personale all'attuale Ministro dei lavori pubblici, poichè evidentemente egli si trova di fronte ad una situazione che è stata precedentemente creata e che quindi ha bisogno di essere approfondita dalla sua azione ministeriale presente.

Il mio intervento ha il solo compito di richiamare l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro dell'industria e commercio su questo problema che per la Sardegna è essenziale. Noi lo affronteremo in seguito in sede di bilancio o in una discussione particolareggiata e lo affronteremo sia che funzioni immediatamente l'istituto autonomistico, per il quale sono state indette le elezioni l'8 maggio, sia che esso possa essere ritardato, perchè tutta la vita industriale della Sardegna è legata a questo problema.

Io non faccio nessun appunto al Governo per non aver partecipato allo sviluppo idroelettrico della Sardegna, ma ci si trova di fronte ad un altro problema: cioè lo Stato ha fatto dei notevoli sforzi che vanno pure in pratica a beneficio di una industria la quale è essenzialmente una speculazione privata. Ho avuto l'onore, in una riunione particolare dei Ministri, presieduta dall'onorevole Presidente De Gasperi, presenti l'onorevole Ministro del bilancio e l'onorevole Ministro dell'agricoltura, di far riferimento ad alcuni atti riservati speciali dell'Istituto nazionale di ricerche scientifiche che io potei avere. In questi atti è detto che la Società Elettrica Sarda è una organizzazione che io qui non voglio qualificare con le stesse parole perchè potrebbero apparire come espressione di polemica politica: le parole che poc'anzi ha detto all'indirizzo della Società Elettrica Sarda il collega Spano rispondono onestamente alla situazione. Il nostro richiamo, quindi, al Governo è che esso veda il problema, lo veda integralmente, e faccia in modo di andare incontro a quelle che sono le esigenze generali dell'isola. Il Ministro Romita, quando era ai Lavori pubblici, e il suo successore, il Ministro

Sereni, studiarono il progetto della costituzione di un Ente sardo di elettricità. Si faccia, l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, iniziatore della realizzazione di questo progetto, esaminandolo *ex novo*, con la volontà di attuarlo, ed egli sarà uno dei maggiori benemeriti di quella cordialità di rapporti, di quella comprensione reciproca, che devono esistere tra Stato e Regione e che sono alla base del funzionamento dell'Ente regione così come la Costituzione lo ha regolato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spano per dichiarare se è soddisfatto.

SPANO. Io non debbo esprimere stupore per il fatto che l'onorevole Tupini ha marcato la volontà di respingere su tutta la linea le domande che noi abbiamo posto e delle quali debbo dire che non sono richieste nostre, ma sono le domande e le richieste di tutta la Sardegna, compresa, in Sardegna, la sua parte politica, onorevole Tupini. Non mi meraviglia, per conseguenza, il fatto che ella parli un linguaggio diverso da quello che parlano i suoi amici in Sardegna, di fronte alla gravità e all'urgenza di questo problema. Non mi meraviglia neanche il suo beato ottimismo sulle prospettive future . . .

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di cifre.

SPANO . . . che non è condiviso in nessun modo nè dai tecnici sardi nè dagli industriali. E non mi meraviglia neanche, onorevole Tupini, mi consenta di dirlo, che ella abbia voluto portare la questione su di un piano politico marcando una volontà polemica molto decisa su questo problema. La cosa non mi meraviglia perchè, per vecchia esperienza, ormai ho dovuto constatare che la sua parte politica, quando si tratta di difendere gli interessi dei capitalisti, trova sempre un grande vigore polemico.

Debbo, d'altra parte, osservare che in fondo le argomentazioni sussidiarie dell'onorevole Ministro non risolvono nessun problema e non rispondono alla gravità delle questioni che noi abbiamo poste. L'onorevole Tupini si vanta quasi del fatto che l'indice del consumo sardo di corrente elettrica sia più alto, relativamente al passato, dell'indice delle altre regioni d'Italia. Quasi sembrerebbe, a questo proposito, che l'onorevole Tupini si compiaccia ma si meravigli un poco del fatto che la Sardegna cominci a diventare una regione come le altre in Italia. Che voleva, l'onorevole Tupini, che i sardi rimanessero vestiti con le pelli ?

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non mi attribuisca quello che non ho detto, onorevole Spano.

SPANO. L'indice di consumo dell'elettricità in Sardegna per abitante è estremamente più basso, e l'onorevole Ministro lo sa meglio di me, di quello che non sia nel Continente. Non facciamo dunque paragoni di questo genere che potrebbero essere sentiti dai sardi come una irrisione alla loro miseria.

D'altra parte mi meraviglio un po' che l'onorevole Ministro abbia richiamato alcuni miei argomenti che erano estranei sì all'interpellanza, ma che della sostanza stessa dell'interpellanza volevano essere sussidio. Non importa niente se la questione della sovvenzione ingiustificata e ingiustificabile, accordata a una Società di navigazione in una misura enormemente superiore a quella necessaria, è estranea all'interpellanza; il fatto è indicativo di una linea politica che si è sempre applicata contro gli interessi della Sardegna e che si continua ad applicare. C'è la questione di Siniscola, la questione degli altri Comuni privi di elettricità: quando l'onorevole Ministro dice che questi Comuni dovrebbero farsi parte diligente raccomanderei a lui, che è venuto in Sardegna nel periodo elettorale, di andare a vedere da vicino che cosa è un paese sardo nella Baronia o nel Sulcis, di andare a vedere da vicino le condizioni di vita dei contadini e dei pastori, le condizioni amministrative dei nostri Comuni. Il comune di Siniscola è del resto retto da democristiani e non posso credere che non si siano rivolti al Governo; anzi mi risulta che si sono rivolti al Governo. Certo non si divertono gli abitanti di Siniscola ad andare a letto al buio, ma questa è la situazione di fatto che continua ad esistere.

D'altra parte il Ministro domanda perchè non è stato sollevato il problema della nazionalizzazione dai Ministri precedenti della mia parte politica. Troppo semplice, onorevole Ministro, porre il problema così; l'esame di questo problema non possiamo farlo ora, poichè dovremmo discutere la politica generale del Governo. Molti uomini autorevoli del suo Go-

verno ci hanno rimproverato di discutere troppo sovente di politica generale ed ora lei ci invita di nuovo a discuterne.

La sua volontà polemica lo ha portato imprudentemente troppo in là: se la mancata applicazione del programma di riforme strutturali sia colpa della nostra parte o della sua parte politica, sua o dell'onorevole Sereni – tanto per simbolizzare le posizioni – è questione che non possiamo esaminare ora. Mi preme dare una precisazione: l'Alto Commissario, investito di tutti i poteri del Governo, ha creduto di poter risolvere il problema da sè, dice il Ministro. Un momento ! Lei, che è romano, se non erro, ricorderà quella famosa frase di Pascarella che si riferisce a un re di Spagna portoghese che affermava che pur essendo re non poteva fare quel che gli pareva.

E lei vuole essere più portoghese di quel re di Spagna affermando che l'Alto Commissario per la Sardegna, in quanto è rappresentante di tutti i poteri del Governo, fa esattamente quel che vuole. No, onorevole Ministro ! Se è stato costituito un Commissariato speciale per regolare queste questioni delicatissime dell'erogazione dell'energia elettrica, è stato costituito affinchè ci sia un controllo tecnico molto serio e molto severo, che limiti in una certa maniera quel che potrebbe apparire come arbitrio del Governo o dei suoi rappresentanti nell'isola. È quindi chiaro che l'irregolarità permane per essere stata commessa in Sardegna, perchè anche nel Continente il Governo non avrebbe potuto nè avrebbe dovuto prendere un provvedimento di questo genere senza interessare l'organo tecnico che è stato costituito per il controllo su queste questioni.

Ora c'è invece una cosa per la quale debbo esprimere meraviglia, in riferimento alla personalità dell'onorevole Tupini che, come egli stesso ha amato ricordare, ha una lunga pratica ed una grande conoscenza di questi problemi. Intendo riferirmi al fatto che l'onorevole Tupini si è servito, senza preoccuparsi di cambiare alcunchè, sia pure per rispetto umano, nella sua linea di esposizione, si è servito, ripeto, esattamente degli stessi argomenti dei capitalisti della Società Elettrica Sarda. Tutta l'argomentazione del Ministro corrisponde esattamente alla argomentazione tenuta in pubblico, ed in contrasto con la enorme maggioranza degli industriali sardi, dall'amministratore delegato della Società di elettricità. Anche costui ha portato come argomento principe che la Sardegna è l'unica regione dove, fino al 7 marzo di quest'anno, c'è stata libertà di consumo di energia. Nessuno ha negato questo, ma non è questa la questione. La questione è di sapere se la mancata o diminuita libertà di consumo a partire dal 7 marzo era giustificata e giustificabile, oppure ingiustificata e ingiustificabile. Il fatto che la Sardegna sia un'isola fa sì che abbia certe necessità di autonomia in materia di energia elettrica perchè è difficile trasportarla dal continente. Ciò spiega benissimo il perchè la Sardegna abbia potuto godere di una situazione di privilegio, che poteva essere anche di svantaggio. Ma questo non dà nessuna indicazione sull'opera che è stata compiuta e dalla Società Elettrica Sarda e dal Governo per prevenire il decadimento dalla situazione di privilegio verificatosi con la riduzione dell'erogazione. Questa riduzione doveva verificarsi o no, poteva essere evitata o no ? Questo è il problema. È inutile quindi richiamarsi alla situazione di privilegio che in questo campo ha avuto la Sardegna. Ha avuto tanti svantaggi la Sardegna, che non si può davvero rimpiangere che abbia avuto questo piccolo vantaggio !

Dove comincia l'errore grave, di carattere tecnico e di carattere politico del Ministro è quando tutta la sua argomentazione si svolge su questa linea: sono le centrali idroelettriche che devono sopperire al consumo dell'energia in Sardegna, le centrali termoelettriche hanno una funzione integrativa. No, onorevole Tupini, questo è falso in fatto ed è sbagliato come impostazione del problema. Perchè se una politica di produzione di energia che si basa essenzialmente sulle centrali idroelettriche è giustificabile e ragionevole là dove esiste un sistema alpino il quale, salvo casi eccezionali, dà una certa garanzia di continuità della erogazione dell'energia elettrica (e può essere saggia politica questa per quanto riguarda l'Italia continentale e particolarmente l'Italia del Nord) viceversa là dove un tale sistema non esiste, laddove invece l'invaso annuale dei bacini idroelettrici segna necessa-

riamente dei dislivelli enormi, dove la siccità disgraziatamente (e questo, lo riconosco volentieri, non è colpa dell'onorevole Tupini) è troppo frequente, questa sarebbe politica assolutamente non saggia; sarebbe stolto pensare che il grosso della produzione della energia elettrica debba essere affidato in Sardegna all'alea dell'invaso annuale dei bacini idroelettrici. Tanto è vero che i tecnici in Sardegna considerano ancora le centrali idroelettriche come un contributo, necessario sì, ma di carattere integrativo, a quella che è la produzione fondamentale, data dalle centrali termoelettriche. E quindi è inutile tutta l'argomentazione del Ministro sul flusso in metri cubi del Flumendosa alto e medio ecc. Non ce ne importa niente. È falsa alla base, alla radice, questa argomentazione perchè, come ripeto, se ciò è giustificato per le industrie elettriche sul piano nazionale, non è più giustificato sul piano sardo.

Ora, un ultimo argomento. La Carbosarda paga più di quel che dovrebbe perchè paga in carbone ed il prezzo del carbone è alto perchè essa stessa lo produce ad un alto costo di produzione. Questo è stato detto. Ed è esatto. E secondo l'onorevole Tupini questa sarebbe una buona ragione perchè il costo di produzione del carbone continui a rimanere alto e perchè quindi una spesa supplementare di 500 milioni all'anno venga a gravare sul bilancio della Carbosarda per il pagamento degli 80 milioni di chilovattora che riceve annualmente dalla Società Elettrica Sarda. Questa dovrebbe essere una buona ragione per impedire che si costruisca una centrale termoelettrica della Carbosarda al fine, appunto, di ridurre il costo di produzione del carbone. Voi vedete che il problema non può essere messo in questi termini. D'altra parte vorrei dire al Ministro di non prendere i suoi dati, come sembra risultare chiaramente dalla sua esposizione, soltanto dagli amministratori dell'Alto e Medio Flumendosa e soprattutto di non prenderli dai tecnici che sono più o meno legati alla Società Elettrica Sarda. Vada il Ministro ad informarsi meglio e vedrà, per esempio, che il prezzo eccessivo che viene pagato dalla Carbosarda per un kilowattora di energia elettrica dipende non soltanto dall'alto costo del carbone ma anche da un altro fattore. Nel contratto-capestro a cui è stata legata la Carbosarda, il calcolo del quantitativo di carbone che occorre per produrre un kilowattora di energia è eccessivo; esso è superiore di un quinto al calcolo riconosciuto per gli impianti termoelettrici normali da tutti i tecnici. S'informi su questi elementi l'onorevole Ministro e vedrà allora che se ci sono delle responsabilità della Carbosarda, c'è soprattutto una situazione di fatto che jugula un'industria la quale, lo ripeto adesso all'onorevole Ministro, che sembra non saperlo, non appartiene a capitalisti privati ma allo Stato.

Ora, che cosa ci ha detto l'onorevole Ministro? Egli ci ha portato tutta una serie di argomentazioni di cifre, di fatti, ecc. tutti intesi a giustificare la situazione esistente, a dimostrare che il Governo ha fatto tutto quello che ha potuto fare e che non ha fatto niente di più, niente di meno, che tutto va per il meglio, nel migliore dei modi possibile. Ebbene, a questo punto io voglio concludere e voglio esprimere la mia gratitudine all'onorevole Ministro per averci egli detto con grande chiarezza quello che il Governo fa in questa materia, quello che reputa meglio di fare. Il Senato ha udito e può trarne le sue conclusioni. L'onorevole Ministro Tupini ci ha detto: noi per la produzione dell'energia elettrica in Sardegna facciamo tutto quello che possiamo fare: diamo e continueremo a dare dei miliardi all'industria privata. Questo ci ha detto l'onorevole Tupini ed è quello che noi desideravamo che ci venisse detto da fonte così autorevole.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo sanno tutti.

SPANO. Ecco, lo sanno tutti; ed ella lo conferma, affermando la sua volontà e la volontà del Governo di negare uno sviluppo ad una industria che non sia più dipendente dai capitalisti privati. Ella conferma la volontà del Governo, di continuare a dare dei miliardi non alla Sardegna, non al popolo sardo, non all'utile generale, al bene pubblico del popolo sardo ma agli industriali privati, forestieri che sono contro la Sardegna e che esercitano sulla Sardegna uno sfruttamento di rapina di tipo coloniale.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Veramente io ho detto il contrario.

SPANO. Ella ha letto delle cifre di due miliardi e settecento milioni, di quattro miliardi e cinquecentocinquantatre milioni che costituiscono altrettante sovvenzioni all'industria privata, alla Società Elettrica Sarda, la quale continua a ricavare centinaia di milioni dagli utenti sardi e dallo Stato e non offre nessuna prospettiva e nessuna garanzia di sviluppo sociale alla Sardegna. Ella ha detto questo, signor Ministro. La verità, onorevole Tupini, è questa; e dovreste tenere conto che quando noi denunciamo questi problemi in Sardegna, la cosa ha una importanza tanto vasta che gli stessi uomini della vostra parte politica sono costretti a prendere posizione aperta in questo senso.

Ora quello che è meraviglioso nella sua risposta, onorevole Tupini, è il fatto che ella non soltanto ha rifiutato di sforzarsi di comprendere la serietà del problema che noi poniamo e la serietà e la gravità dei nostri argomenti; non solo ha rifiutato di ascoltare la nostra voce ma ha irriso al popolo sardo quando ha detto che si tratta in fondo di una piccolezza: la sospensione dell'energia per un giorno alla settimana. Ma è proprio quel giorno alla settimana di lavoro, onorevole Tupini, che dà pane ai 15.000 operai di Carbonia i quali hanno un livello di vita insufficiente senza quel giorno di lavoro alla settimana! Ed è proprio quella giornata di lavoro che offre una prospettiva di resurrezione, di risanamento alla Carbosarda che costituisce il maggior cespite dell'economia sarda. Voi non solo non udite la nostra voce, ma non udite nemmeno quella degli industriali sardi, la voce degli stessi vostri amici in Sardegna; voi udite solo la voce dei grandi capitalisti forestieri e di quelli che sono direttamente interessati a sostenerli. Essi vi danno quelle cifre e vi forniscono quelle argomentazioni che voi poi ci riportate.

Ma state attenti! Voi avete dimostrato di avere degli orecchi e di non sentire, di avere degli occhi e di non vedere, perchè avete gli orecchi e gli occhi dei grandi industriali, dei grandi capitalisti forestieri che vengono a sfruttare la Sardegna. State attenti! La Sardegna vi ha dato recentemente un monito; noi vorremmo che voi ne traeste le conclusioni nel senso che vi ha indicato testè l'amico Lussu. Non si tratta qui di acuire dei dissensi, si tratta per voi di comprendere la lezione dei fatti. Voi non potrete continuare in eterno a dire ai sardi, ai cittadini sardi: « Ecco un beneficio per la Sardegna; ringraziateci », come se fossero un beneficio per la Sardegna, quei miliardi che diamo ai capitalisti forestieri. Voi non potrete continuare così. State attenti: su questa strada voi avrete altre cocenti indicazioni che vi bruceranno la pelle; però noi vi invitiamo ad evitare queste scottature, non perchè ci preoccupiamo di voi ma perchè quelle scottature sono la ripercussione di una vostra politica che è grave e dolorosa per il popolo sardo! (*Applausi da sinistra*).

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Ciasca ha presentato a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie) la relazione sul disegno di legge: « Ratifica dell'Accordo fra la Santa Sede e l'Italia per una nuova delimitazione della zona extraterritoriale costituita dalle Ville Pontificie di Castel Gandolfo-Albano Laziale, concluso nel Palazzo Apostolico Vaticano il 24 aprile 1948 » (308).

Questa relazione sarà stampata e distribuita: il relativo disegno di legge verrà posto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Esercizio, sino alla data di entrata in vigore dei quadri organici definitivi degli ufficiali della Marina, della facoltà concessa, col decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1254, al Ministro per la difesa, di concerto con il Ministro per il tesoro, di apportare variazioni provvisorie agli organici degli ufficiali suddetti » (382).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Esercizio, sino alla data di entrata in vigore dei quadri organici definitivi degli ufficiali della Marina, della facoltà concessa, col decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1254, al Ministro per la difesa, di concerto con il Ministro per il tesoro, di apportare variazioni provvisorie agli organici degli ufficiali suddetti ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

LEPORE, *segretario*, legge lo stampato n. 382.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Domando al relatore ed al Governo se hanno nulla da osservare.

CASARDI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione stampata.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Concordo con quanto il senatore Casardi ha esposto nella sua relazione.

PRESIDENTE. Passiamo allora alla discussione degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

La facoltà indicata nell'articolo 1 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1254, concernente variazioni provvisorie agli organici degli ufficiali dei Corpi militari della Marina, può essere esercitata dal Ministro per la difesa, di concerto con il Ministro per il tesoro, sino alla data di entrata in vigore dei quadri organici definitivi per gli ufficiali suddetti.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ed ha effetto dal 1° gennaio 1949.

(*È approvato*).

Metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Per lo svolgimento di un'interpellanza.

SPEZZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPEZZANO. È stata presentata una interpellanza per i fatti di Molinella, vorrei sapere quando il Governo intende rispondere.

OTTANI. Anch'io ho presentato or ora una analoga interpellanza; vorrei che fosse abbinata alla prima per lo svolgimento.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Il Governo dichiara che potrà discutere tali interpellanze nella seduta immediatamente successiva alla conclusione della discussione sul bilancio del tesoro; e ciò dichiaro anche per quanto si riferisce all'interpellanza dell'onorevole Terracini e a quella dell'onorevole Casadei.

TERRACINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. La discussione sopra il Bilancio del tesoro quando finirà? È evidente che ci sono dibattiti che debbono avvenire, per essere proficui, nel tempo in cui sono attuali, e non quando più non appaiono se non come ricordi e nostalgie. Se un'interpellanza si riferisce a fatti politici di importanza, il semplice desiderio o il tentativo di rinviarne a tempo indeterminato lo svolgimento – si tratta di tempo indeterminato fissarne la data alla fine generica di una certa discussione – acquista un significato politico; esprime, precisamente, la volontà di non discutere o di svuotare di ogni interesse la rinviata discussione. La mia interpellanza ha valore immediato. Il Governo infatti si ritiene già autorizzato, con la sua decisione interna, non sanzionata dal Parlamento, a ridurre nella città di Roma i diritti costituzionali. Noi non possiamo rilasciare una tale carta per lungo tempo nelle mani del Governo! E lo stesso Governo dovrebbe avvertire il bisogno di promuovere la discussione, in modo da vedersi sanzionare dal voto del Parlamento la deliberazione da lui presa nei suoi riposti penetrali.

Chiedo dunque che la discussione dell'interpellanza venga fissata in una data vicina, indicandosene tassativamente il giorno e il mese. Propongo che essa avvenga nella seduta di venerdì prossimo.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCIONI, *Vice Presidente del Consiglio dei Ministri*. Il senatore Terracini ha troppo esperienza dei lavori parlamentari per poter supporre che la discussione sul Bilancio del tesoro possa protrarsi all'infinito. È probabile, secondo

le informazioni che io ho potuto assumere, che la discussione si esaurisca entro lunedì o al massimo martedì della prossima settimana. Quindi nell'intenzione del Governo non c'è già il proposito di rinviare all'infinito la discussione o di far sì che l'interpellanza divenga sfasata rispetto ad una determinata situazione politica, ma c'è in lui unicamente il desiderio di far sì che la discussione sul Bilancio del tesoro non venga interrotta da altre discussioni politiche, data l'importanza del bilancio stesso e data la necessità di ordine parlamentare che il Bilancio del tesoro possa andare nel modo più sollecito alla Camera per consentire ad essa di occuparsi della situazione dei bilanci.

Io ritengo che un giorno prima o un giorno dopo non incida sulla attualità della discussione dell'interpellanza e credo che se essa avverrà la prossima settimana, l'attualità stessa non ne venga assolutamente pregiudicata. Pregherei perciò il senatore Terracini di consentire che la discussione venga senz'altro fissata per la settimana immediatamente successiva all'esaurimento della discussione sui bilanci finanziari.

PRESIDENTE. Mi pare che la situazione sia molto chiara. La discussione dei bilanci finanziari, se gli accordi fra i capi-gruppo avranno esecuzione, potrebbe concludersi martedì o mercoledì della settimana ventura. Se il senatore Terracini accetta l'invito del Vice Presidente del Consiglio, la data potrebbe essere fissata di comune accordo per la seduta successiva alla chiusura della discussione dei bilanci. Altrimenti dovremmo ricorrere all'articolo 106 del Regolamento il quale dice: « Il Senato, sentito il Governo e gli interpellanti, determina, per alzata e seduta e senza discussione, in quale giorno le interpellanze devono essere svolte ». Se l'onorevole Terracini, quindi, desidera che la questione venga posta ai voti, ne dovrà fare richiesta formale.

TERRACINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Poichè conosco la via e so anche di quali intralci in questi tempi, essa sia ingombra, accedo alla proposta del Vice Presidente del Consiglio. Resta inteso dunque che, alla prima seduta successiva alla chiusura della discussione sui bilanci finanziari, la mia interpellanza verrà posta in discussione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento della interpellanza Terracini avverrà perciò secondo il desiderio espresso dal Governo.

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Comunico intanto al Senato che sono pervenute alla Presidenza le seguenti interpellanze:

Al Ministro dell'interno per conoscere quali cause abbiano determinato lo stato di acuta tensione nelle organizzazioni operaie del Comune di Molinella, che ha dato luogo a gravi fatti di violenza contro la libetrà di organizzazione e di lavoro e contro le forze di polizia, e provocato incidenti, disordini, e scontri cruenti, dolorosi e deprecabili.

Chiedo se siano state accertate le inerenti responsabilità.

OTTANI.

Al Ministro dell'interno, sugli incidenti lamentati a Molinella e sui provvedimenti per garentire la libertà di organizzazione sindacale e per la tutela della libertà di lavoro.

CAPPA.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'interno. I sottoscritti, premesso che con legge 11 gennaio 1943, n. 65, alla Unione italiana dei ciechi venne assegnato, mediante un'addizionale sul prezzo d'ingresso ai cinematografi, il finanziamento occorrente per provvedere all'assistenza a favore dei ciechi indigenti, apprestando in tal modo una soluzione integrale della questione che aveva formato oggetto dei costanti voti della categoria per un assegno alimentare continuativo conforme a quanto è praticato nelle più progredite Nazioni di Europa e d'America.

che tale realizzazione è stata annullata nella confusa situazione dell'immediato dopo guerra con legge del 30 maggio 1946, n. 538, la quale ha devoluto ad altre finalità socialmente meno valide ed urgenti il gettito della addizionale stessa;

che il Governo, rendendosi conto del disagio e delle elementari, minime esigenze dei ciechi indigenti, nell'aprile del 1948 adottava un provvedimento di carattere temporaneo e urgente, assegnando la cifra complessiva di lire

400 milioni per l'esercizio 1948-49, cón la quale l'Unione è stata messa in grado di provvedere alla erogazione di lire 2.000 mensili a 15 mila privi della vista, assegno che viene a scadere con il 30 giugno p. v.;

che nell'assumere detto provvedimento il Governo si impegnava formalmente, come risulta anche dal comunicato ufficiale in data 4 aprile 1948 e da ripetute dichiarazioni dei suoi diretti rappresentanti e ultimamente del Sottosegretariato alla Presidenza del Consiglio, intervenuto alla inaugurazione del 7° Congresso dell'Unione italiana dei ciechi, a predisporre provvidenze di carattere definitivo anche in relazione agli articoli 4 e 38 della Costituzione;

che pertanto appare doveroso e indilazionabile addivenire alla promessa definitiva soluzione, onde evitare che una forma tanto elementare e indispensabile di assistenza subisca interruzioni, deludendo la motivata e fiduciosa attesa di una categoria così gravemente minorata e bisognosa, per altro degna della massima considerazione della Nazione e dello Stato per lo sforzo trentennale di elevazione e di recupero lavorativo tenacemente perseguito;

invitano il Governo a promuovere, con procedura d'urgenza, i necessari provvedimenti, avendo presente che la statistica dei ciechi compiuta con esattezza e cautela dall'Unione durante questo esercizio, ha rilevato la esistenza di più di 20 mila unità da assistere e che è ugualmente indispensabile la contemporanea istituzione di una « Cassa di previdenza e assistenza » conforme al progetto di « Statuto » già allo studio di apposita Commissione interministeriale promossa dal Ministro del tesoro, con il compito di amministrare e distribuire il fondo assegnato dallo Stato e ogni altro provento pubblico o privato destinato al medesimo scopo.

VARRIALE, BUIZZA, D'INCÀ, DE LUCA, PASQUINI, TAFURI, VALMARANA, VISCHIA, PAGE, DONATI, VACCARO, CARELLI, TARTUFOLI, LAVIA, LANZARA, BOSCO LUCARELLI, ANGELINI, RUSSO, DE BOSIO, ELIA, LODATO, CEMMI, TOMMASINI, LAMBERTI, CIAMPITTI, SAMEK LODOVICI.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, *segretario*:

Al Ministro del tesoro, per sapere, quali sono i rapporti tra il Banco di Napoli e l'armatore Achille Lauro, relativamente alla Azienda editoriale ed all'intero patrimonio della Società editrice « Il Mattino » di Napoli, e quale opera fu svolta a tutela degli interessi del Banco di Napoli, che raccoglie il risparmio delle popolazioni del Mezzogiorno, e che è istituto di credito di diritto pubblico, sottoposto alla vigilanza ed al controllo del Governo.

SINFORIANI.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non si ravvisi la opportunità di pubblicare un chiaro ed organico riassunto delle più importanti leggi e decreti relativi alla materia dei lavori pubblici (strade, opere idrauliche, edifici scolastici, opere igieniche, case popolari, ricostruzioni di guerra, rimboschimenti, sistemazione di acque pubbliche ecc.), con particolare riferimento ai concorsi ed al finanziamento; e ciò allo scopo di portare a conoscenza dei cittadini e degli enti le agevolazioni concesse dallo Stato e le molalità per ottenerne l'applicazione, nonchè di facilitare la consultazione dei diversi provvedimenti, che sono in numero ognor crescente e spesso tra di loro interdipendenti.

BUBBIO.

Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura, per conoscere se sia esatta la notizia pubblicata dalla stampa venatoria che il Prefetto di Genova con decreto 22 aprile 1949 avrebbe consentito fino al 20 maggio la cattura, a mezzo di reti fitte, della tortora e dell'ortolano entro 2.000 metri dall'orlo interno dell'arenile del mare, e se non credano di revocare immediatamente questa autorizzazione che contra-

sta collo spirito informatore della nostra legislazione sull'esercizio della caccia inteso a proteggere la selvaggina nel periodo della riproduzione, e che ci discredita presso gli stranieri, già così severi verso l'Italia in materia di caccia, i quali giustamente ci ricordano l'impegno preso al riguardo dal nostro Paese presso il *Conseil International de la Chasse* e comunicato al Ministero dell'agricoltura in data 28 aprile corrente anno.

GASPAROTTO.

Al Ministro della difesa, per sapere:

a) quali provvedimenti siano in corso per il trasporto in Italia dei connazionali patrioti deportati in Germania a seguito di rastrellamenti fra le formazioni partigiane;

b) se sia esatta la notizia che siano autorizzate a detto pietoso ufficio ditte private le quali richiedono alti compensi, come ad esempio, per il trasporto da Musingen a Milano lire 140.000, oltre lire 15.000 per ciascuna salma in cassa comune, e lire 25.000 per « cassa robusta », e ciò anche in caso di trasporti multipli, colla sola riduzione del 10 per cento sul prezzo totale.

GASPAROTTO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere i risultati dell'inchiesta eseguita, per disposizione del Ministero, all'ufficio del Genio civile di Salerno, in seguito ai quali sono stati trasferiti in altre sedi l'ingegnere capo, tutti i capi delle sezioni e i capi geometri.

LODATO.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle finanze, per sapere, anzitutto, se i beni del patrimonio privato dei due ultimi ex re sono stati dichiarati agli effetti dell'imposta patrimoniale; poi per sapere con precisione:

1) quale metodo segua l'Amministrazione nella formazione degli inventari: *a*) dei beni demaniali già assegnati alla ex casa regnante; *b*) dei beni privati dell'ex casa regnante avocati allo Stato in virtù della 13ª disposizione finale della Costituzione;

2) per conoscere i cognomi, i nomi, le professioni delle persone oggi, comunque, gerenti o detentrici di beni, o comunque occupanti, e a qual titolo, i palazzi, le ville, i villini, le case, gli appartamenti, i terreni esistenti in tutta Italia. È superfluo spiegare che l'interrogante desidera sapere quanto sopra, con esattezza e precisione, e cioè desidera che ogni bene sia chiaramente, se pur sommariamente, descritto: e che sia accompagnato dalla indicazione delle persone, famiglie e uffici che ne usufruiscono;

3) i nomi di tutti i funzionari incaricati, anche saltuariamente, di procedere alla formazione degli inventari;

4) entro qual termine sarà, presumibilmente, esaurita la formazione dell'inventario. L'interrogante non potrebbe in proposito consentire una risposta vaga e indeterminata, essendo, senza dubbio, possibile, anche su questo punto, una precisazione.

5) se il Governo abbia formulato un programma per l'assegnazione dei palazzi, delle ville, delle case, degli appartamenti, dei terreni ecc., ad istituti di beneficenza, (mutilatini, ciechi, reduci inabili al lavoro, Opera nazionale combattenti) e ad istituti di cultura.

L'interrogante non richiama per la risposta la stretta osservanza dell'articolo 104 del Regolamento del Senato della Repubblica, ma raccomanda di non ritardarla.

CONTI.

PRESIDENTE. Domani, seduta pubblica alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (294).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario 1949-1950 (293).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (292).

La seduta è tolta (ore 18,40).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti