PRESIDENTE. L'onorevole Faudella ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

FAUDELLA. L'onorevole sottosegretario di Stato ha informato la Camera che la concessione, se non ho inteso male, alla ditta Prisco non aveva avuto attuazione. Ma l'onorevole sottosegretario ha pure ricordato l'incendio del garage il quale mise la ditta, proprio quando aveva ottemperato alle disposizioni ministeriali, nella impossibilità di continuare nell'adempimento.

Quello che vi è di grave in tutto questo è che la ditta Prisco era riuscita a ricostruire le sue due vetture, e aveva richiesto l'autorizzazione, ma il Ministero si è guardato bene dal concedergliela. Quando penso che con sforzi propri, senza altro aiuto, questi giovani combattenti avevano potuto mettere insieme un servizio indispensabile al trasporto dei viaggiatori dal comune di Montalbano alla stazione, non riesco a spiegarmi come il ministro delle finanze, e per esso l'ufficio speciale di Napoli, non abbia trovato modo di rendere omaggio a questo sforzo, che dava a un centro cospicuo della provincia di Potenza un mezzo indispensabile di trasporto.

Non sono quindi sodisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Banelli, Suvich, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e al ministro della marina (Sottosegretariato per la marina mercantile), « per sapere se il Governo è a conoscenza della grave disoccupazione nella città di Muggia derivante dalla quasi completa sospensione del lavoro nel cantiere navale di San Rocco, e per sapere quali provvedimenti che stanno in facoltà del ministro della marina e del Sottosegretariato per la marina mercantile, il Governo intenda prendere per ovviare tale situazione ».

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intende che vi abbiano rinunciato.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Mariotti, ai ministri delle finanze e dei lavori pubblici, « per sapere se intendano proseguire nella saggia e provvida politica di aiuto alla istituzione di nuovi servizi automobilistici per quei centri rurali e montani che son privi di ferrovie e di ogni altro facile mezzo di comunicazione per concorrere così, con la istituzione di questi servizi automobilistici, all'incremento del benessere e del progresso materiale e morale delle popolazioni che vivono nelle più disagiate località ».

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

SARDI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rende esatto conto della grande importanza assunta dai servizi automobilistici per le comunicazioni del nostro Paese é, compatibilmente con le attuali condizioni del bilancio statale, sta studiando la possibilità di dare ancora un maggiore sviluppo a tali servizi. Occorre però far presente che con una rete, la quale ha raggiunto, fra le linee sussidiate e non sussidiate, una lunghezza complessiva di ben 52 mila chilometri, si è ormai soddisfatta la maggior parte dei bisogni più sentiti dalle popolazioni; di modo che d'ora innanzi il Ministero dei lavori pubblici, per un criterio di saggia politica e di accorta amministrazione, terrà conto soltanto di vere e proprie necessità, con carattere di effettiva urgenza.

D'altra parte è intuitivo che il problema dei servizi automobilistici è intimamente connesso coll'altro della costruzione e manutenzione delle strade ordinarie, nonchè col problema ferroviario.

Per quanto riguarda le strade è intenzione del Governo di esaminare i mezzi più opportuni per intensificare la costruzione di nuovi tronchi, a fine di togliere dall'isolamento molti centri attualmente non allacciati alla rete stradale, e specialmente nel mezzogiorno, applicando in tal modo le leggi speciali emanate a suo tempo, e particolarmente le provvide disposizioni del decreto luogotenenziale 30 giugno 1918 n. 1019.

Ma non meno interessante è la questione della manutenzione delle strade, e principalmente di quelle comunali, ridotte in cattivo stato per incuria dei comuni o per insufficienza dei loro mezzi finanziari e su tal punto il Governo ha già portato la sua attenzione, convinto anche che non sarà mai possibile dare un ulteriore maggiore sviluppo di trasporti automobilisti senza avere provveduto prima ad una conveniente sistemazione del nostro patrimonio stradale. E per i centri montani non può naturalmente non tenersi conto della considerazione che il loro allacciamento alla rete stradale talvolta non è tecnicamente possibile, per la natura alpestre del terreno, o non è economicamente consigliabile, per la forte spesa occorrente, costruire strade rotabili, potendo essere sufficiente la costruzione di strade a tipo ridotto, come strade carraie o mulattiere, sulle quali evidentemente non può attuarsi un trasporto automobilistico.

Nei riflessi poi delle ferrovie, bisognerà coordinare la loro costruzione alle effettive